SKRZYDLATA POLSKA



MARZEC–KWIECIEŃ
1 9 3 2

NR. 3-4 (89-90) ROK III (IX)

NUMER PODWÓJNY ZŁ 2

ORGAN AEROKLUBÓW

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny —Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi i w Krakowie — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy samolotów turystycznych.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Bul. S. C. Bratianu 75, tel. 235-97.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaertnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA". ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 KWIETNIA DO 1 MAJA 1932 R.

Samoloty kursują		KIERUNEK	Samoloty kursują	
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty		w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty
	15.50 o. 18.00 p.	↓ Warszawa Gdańsk ↑	p. 9.10 o. 7.00	
	13.20 o. 15.30 p.	↓ Warszawa Poznań ↑	p. 12.10 o. 10.00	
	15.30 o. 17.30 p.	↓ Warszawa Katowice ↑	p. 10.00 o. 8.00	
9.30 o. 11.20 p. 11.40 o. 12.20 p. 12.50 o. 14.35 p. 14.55 o. 15.55 p.		↓ Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń ↑		p. 15.30 o. 13.40 p. 13.20 o. 12.40 p. 12.10 o. 10.25 p. 10.05 o. 9.05
9.40 o. 11.55 p. 12.25 o. *14.00 p. *14.30 o. *17.30 p.	* 7,50 o. * 10.00 p. * 10.40 o. * 12.30 p.	↓ Warszawa Lwów Lwów Czerniowce Czerniowce Bukareszt Bukareszt Sofia Sofia Saloniki ↑	p. 13.40* o. 11.30* p. 10.50* o. 9.00*	p. 15.25 o. 13.10* p. 12.40* o. 11.05* p. 10.35* o. 7.35*
15.50 o. 16.40 p. 17.00 o. 18.10 p.		↓ Poznań Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk ↑		p. 9.40 o. 8.50 p. 8.30 o. 7.20

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot, p. przylot, * czas wschodnio-europejski.

UWAGA: Od 1-go maja komunikacja codzienna.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok III (IX) MARZEC–KWIECIEŃ 1932 Nr. 3-4 (89-90)

POLICHNO — SZYBOWISKO SZKOLNE POLSKI ŚRODKOWEJ



W ubiegłym miesiącu specjalna komisja obejrzała tereny szybowcowe w okolicy Chęcin (woj. Kieleckie), kwalifikując zbocza we wsi Polichno (16 km od Chęcin), wyszukane przez Aeroklub Warszawski, na szybowisko szkolne, najlepsze w Polsce środkowej. Na pierwszym planie widoczne ruiny zamku chęcińskiego.

NA WIDNOKRĘGU

Z powodu artykułu „Zagadnienia polskiej polityki lotniczej“.

W lutowym numerze „Lotu Polskiego“, na czołowem miejscu, ukazał się artykuł p. t. „Zagadnienia polskiej polityki lotniczej“, na który w numerze marcowym „Lotu“ zamieścił wstępną, ogólną część swojej odpowiedzi p. Z. M. Piątkowski.

Należy zaznaczyć, że ostatnio dał się odczuć wzrost ilościowy tego rodzaju publikacyj, dotyczących zagadnień z naszego lotnictwa. Znaleźliśmy też ich kilka w „Locie“. Niewątpliwie fakt ten dowodzi wzrostu zainteresowania sprawami naszego lotnictwa. Jednak w omawianym wypadku źle służy sprawie.

Nie będziemy dotykali meritum. Zrobi to od nas lepiej p. kpt. Piątkowski. Być może, że wypadnie podyskutować. W tej chwili chodzi nam tylko o tendencję artykułu, które wydają się nam szkodliwe.

Artykuł rozpoczyna się od zdania:

„Obserwując przejawy życia lotniczego w Polsce, musimy skonstatować, że poza rozbudową lotnictwa wojskowego, która z konieczności jest ujęta w stałe ramy organizacyjne i przeprowadzana w myśl konkretnej idei, sama polityka lotnicza w państwie polskiem jest czemś dziwnie nieuchwytnem i nieskoncentrowanem.“

Dalej autor (którym jest dyplomowany kapitan lotnik) konstatuje, że wogóle polityki lotniczej w Polsce trudnoby się doszukać; że przemysł nie ekspansuje choć powinien, że nie tworzymy linij lotniczych, zgodnych z naszem położeniem strategicznem i gospodarczem i t. p. Na wiele powyżej przytoczonych kwestyj byłaby jedna wspólna odpowiedź: A skąd fundusze? Wiemy doskonale, że nasze lotnictwo dusi się z powodu małego budżetu.

Nie dotykamy również kwestji, czy takie właśnie sformułowanie opinji o lotnictwie, jak to mieliśmy w przytoczonym ustępie artykułu jest słuszne. Nie będziemy również atakowali autora za to, że wogóle zdaje się nie pamiętać o lotnictwie sportowem i jego wielkim rozwoju.

Pragniemy jedynie mocno zaakcentować, że taki pesymizm, biadanie i oskarżanie siebie bez powodów nie prowadzi do celu. Możemy krytykować, wiele rzeczy może nam się nie podobać (wolno nam się przytem mylić), ale w żadnym wypadku nie wolno nam siać defetyzmu. Zwłaszcza teraz, w warunkach chyba najmniej do tego nadających się. A taki właśnie skutek wywołał omawiany artykuł, o czem mogliśmy się przekonać w rozmowach z czytelnikami „Lotu“ z poza lotnictwa.

Dlatego czujemy się zobowiązani do zabrania głosu w tej sprawie i uspokojenia tych, którzy stojąc dalej od zagadnień lotniczych i nie znając warunków, w jakich nasze lotnictwo rozwija się — mogą dojść do niebezpiecznych dla dalszego jego postępu wniosków. Zresztą, oświadczamy, że znaleźliśmy we wspomnianym artykule kwestje, przy których rozpatrywaniu nie trudnoby nam było dojść z autorem do wspólnego zdania.

Pomimo wyjątkowo ciężkiej sytuacji ekonomicznej kraju, pomimo konieczności bardzo oszczędnych budżetów państwowych, nietylko nie cofamy się, lecz przeciwnie — stale idziemy naprzód. Widoczne to jest z cyfr, które publikujemy w artykułach sprawozdawczych.

Ale, załóżmy, że doszliśmy do tak krańcowego wniosku, że to, co mamy dzisiaj nie stoi na wysokości. Nawet i w takim wypadku nie powinniśmy zapominać, że idzie lepsze jutro i że to jutro tworzy właśnie dziś. O tem trzeba mówić społeczeństwu, które wspomagając nasze lotnictwo wierzy w jego rozwój. Wiary tej, która daje nam siłę — nie wolno odbierać!

Trzeba pamiętać, że dzisiejsi kierownicy spraw lotniczych dbają o tę przyszłość, otaczając młodą Polskę lotniczą troskliwą opieką.

Jako organ tej właśnie części społeczeństwa lotniczego, czujemy się w obowiązku oświadczyć, że nie podzielamy defetyzmu autora artykułu w Locie Polskim. Że widzimy duży rozwój lotnictwa cywilnego i że w jego dalszy postęp niezachwianie wierzymy.

Numer niniejszy wydajemy z pewnem opóźnieniem. Spowodowała to chęć zamieszczenia w nim uchwał ostatniego zjazdu klubów, dotyczących organizacji szybownictwa. Pośpiech w opublikowaniu tych uchwał był bardzo pożądany, z rozpoczynającym się bowiem sezonem lotniczym groziło chaotyczne powstawanie i praca kół szybowcowych. Pozwalamy sobie sądzić, że Czytelnicy wybaczą nam to opóźnienie.

MASOWE SZKOLENIE NA SZYBOWCACH

Rozwój wszerz — hasłem roku bieżącego. — Rodzimy defetyzm. — Wychowawcza rola szybownictwa. — Miljon osób ma się przeszkolić w St. Zjedn. — Masowe szkolenie w Sowietach. — O zrozumienie i współpracę społeczeństwa i prasy.

Wiele rzeczy wskazuje na to, że rok bieżący będzie stanowił ważny etap w dziejach szybownictwa polskiego; że będzie rokiem, w którym sport ten powiększy wielokrotnie grono swoich adeptów. Nie będzie to, wprawdzie, realizacją (w pełnym znaczeniu tego słowa) hasła „pójścia w masy", niemniej bardzo poważnym krokiem w tym kierunku.

Na drodze do masowego rozwoju szybownictwa piętrzą się, przedewszystkiem, trudności finansowe. Wszystkie sumy, przewidziane na ten cel, tak przez organy państwowe, jak przez L. O. P. P., stoją znacznie niżej od możliwości i potrzeb rozwojowych. Trudności te są zrozumiałe i, do pewnego stopnia, usprawiedliwione obecnemi warunkami finansowemi. Zupełnie natomiast osobną i bardzo mało uzasadnioną grupę utrudnień stanowi stojący na drodze rozwoju szybownictwa swojego rodzaju defetyzm. Na szczęście, jest on dość słaby, by sparaliżować akcję, niemniej wszakże zasługuje na uwagę, zwłaszcza, że nieraz potrafi uszczuplić tak skromne fundusze, przeznaczane na szybownictwo. Wśród defetystów szybownictwa znajdziemy najrozmaitsze grupy. Naprzykład niektórzy piloci motorowi bardzo niechętnym okiem spoglądają na rozwój szybownictwa; u jednych jest to niechęć zupełnie bezpodstawna, inni w ruchu szybowcowym widzą zmorę nadprodukcji pilotów, którzy, dzięki łatwości i taniości przeszkolenia „szybowiciela" na płatowcu motorowym, powiększą ilość proletarjatu motorowego, stale i niezawsze skutecznie dobijającego się o latanie. Na bezprzedmiotowych „niechętników" jest doskonały sposób w postaci przeszkolenia ich na szybowcach. Zmiana poglądów po przeszkoleniu jest prawie pewna. Drugiej grupie trzeba wytłumaczyć, że odcięcie zupełne dopływu nowych sił do motorowców jest fikcją. Lepiej więc będzie, gdy te dopływające, świeże siły przejdą przedtem eliminację w szybownictwie. Trzeba im też zwrócić uwagę i na to, że racjonalne zorganizowanie treningu na szybowcach w ośrodkach miejskich może dać doskonałą i tanią możność latania tym wszystkim, którzy cierpią z powodu braku benzyny.

Zupełnie osobną grupę stanowią osoby, uznające potrzebę rozwoju szybownictwa, ale... na małą skalę. Są to dziwni ludzie. Boją się oni każdego ruchu masowego; dla nich większa skala jest zupełnie wystarczającym powodem niechęci i nazwania całej akcji mianem „radosnej twórczości".

Im trzeba wytłumaczyć, że szkolący się zawsze odnosi pewne korzyści osobiste; jak wielki natomiast pożytek z tego będzie miało państwo, zależy to, przedewszystkiem, od ogólnej polityki lotniczej państwa, t. j. czy w pierwszej linji będą należycie wykorzystane „talenty", odkryte przez szybownictwo i czy ogół szybowników będzie mógł mieć zapewniony odpowiedni trening. Znów organicznie z tem zagadnieniem łączy się kwestja stworzenia miejskich ośrodków szybowcowych. Szybownicy sami będą szukać rozwiązania tych zagadnień, tak bezpośrednio ich dotyczących, od państwa będą domagać się jedynie pewnej pomocy. Ci wszyscy, którzy niechętnie odnoszą się do szkolenia szybowcowego winni także nie zapominać, że szkolenie to jest bardzo tanie i że koszty jego są pokrywane w bardzo dużej mierze przez szkolących się, zaś pomoce państwowe i inne są niewielkie.

Bardzo mało doceniana jest rola wychowawcza szybownictwa. Wprawdzie każdy rodzaj sportu lotniczego mógłby tę rolę wychowawczą spełniać, ale pod warunkiem, że byłby równie tani, równie dostępny i równie nadający się do masowego uprawiania, jak szybownictwo. O roli wychowawczej można poważnie mówić tylko przy ruchu masowym; tak masowym, że całe młode pokolenie, a przynajmniej elita tego pokolenia, „zetknie się z powietrzem". W życiu każdego narodu są takie czynniki, które kształtują jego psychikę, dając jej pewne nastawienie, i potem, niedostrzegane przez wielu, wiodą naród po szlakach jego dziejów. I tak wszystkie narody morskie, obcujące z niespokojnym i groźnym żywiołem morskim, mają wspólny rys siły i hartu. Zaczynają obecnie niektórzy rozumieć, że lotnictwo, uprawiane masowo, może stać się równie potężnym czynnikiem wychowania narodowego, jak morze.

Dla przykładu, w jaki sposób projektuje się rozbudzenie i przeprowadzenie masowych „ruchów lotniczych", przytoczę głosy prasy sowieckiej (Samolot Nr. 1. 1932 r., art. „Przez szybownictwo do masowego lotnictwa").

Autor przytacza projekt Stanów Zjednoczonych przeszkolenia na szybowcach 1.000.000 (miljona!) ludzi (nie mówi, niestety, w jakim czasie ten plan ma być zrealizowany i jak dalece odpowiada obecnym możliwościom). Zdaniem autora, Sowiety powinny przeprowadzić plan szkolenia jeszcze większy. Autor zakreśla następujący program przeprowadzenia tego planu:

1) Rozpowszechnienie masowe literatury lotniczej, organizowanie wycieczek na lotniska i t. p.

2) Rozpowszechnienie (obecnie już używanych) w parkach i miejscach zabaw przyrządów sportowych (karuzeli powietrznych), dających wrażenia podobne do tych, jakie odczuwa się podczas lotu, co w połączeniu z odpowiednią propagandą ma zachęcać do poznania rzeczywistych wrażeń lotu.

3) Rozwój szybownictwa.

4) Kierowanie wybitniejszych szybowników do centrów szkolenia w pilotażu motorowym.

Dla przeprowadzenia masowego ruchu szybowcowego, autor wskazuje na konieczność uruchomienia fabryki, czy fabryk szybowców o produkcji rocznej 5.000 (pięć tysięcy!) sztuk maszyn szkolnych, o cenie nieprzekraczającej 300 rubli (około 1.200 zł.). Na tych szybowcach mogłoby się wyszkolić rocznie, do kat. B, 100.000 ludzi (licząc po 20 ludzi na szybowiec). Szkolenie proponuje przeprowadzać wyłącznie na lotniskach, celem uniknięcia wyjazdu i dla równoczesnej współpracy z centrami motorowemi.

Ciekawem zagadnieniem, poruszonem przez autora, jest sprawa opracowania płatowca szkolnego o mocy mniejszej od 50 MK, szybkości lądowania oko-

ło 40 km/godz. i ogólnych własnościach lotnych, zbliżonych do szybowca. Przejście z szybowca na taki płatowiec wymagałoby minimalnej ilości dubli, co pozwoliłoby na to, że 1 instruktor miałby do 20 uczniów.

Wracając do warunków polskich, należy podkreślić rolę, jaką w masowym rozwoju szybownictwa powinny odgrywać istniejące związki sportowe, jak np. A. Z. S., „Legja" i t. p. oraz organizacje sportowo-wychowawcze. W jaki sposób będą połączone dla wspólnej współpracy te wszystkie organizacje uprawiające szybownictwo — to okaże życie. Jedno jest pewne, że dla szkolenia instruktorów, opracowywania metod szkolenia i t. p. niezbędne jest istnienie dużych centrów szybowcowych, ewentualnie szybowcowo - lotniczych.

Jeżeli się mówi o ruchu masowym, nie można pominąć sprawy świadomości znaczenia tego ruchu w społeczeństwie i stworzenia poczucia wspólnoty usiłowań naszych i społeczeństwa. Doświadczenia życia polskiego wskazywały bardzo często na brak tego poczucia wspólnoty, prowadzący do tego, że pewne prace spoczywały litylko na barkach grup pionierów - zapaleńców, ogół zaś pozostawał obojętny albo niechętny. Pomostem, łączącym i stwarzającym poczucie wspólnoty powinna stać się prasa codzienna, stale informująca o wszystkich powodzeniach, trudnościach i wysiłkach naszych. Znacznie gorzej od zainteresowań prasowych lotnictwem wogóle a szybownictwem w szczególności przedstawia się zainteresowanie temi sprawami naszych agencyj filmowych.

Nic dziwnego, że przy takim stanie rzeczy jednostki, doskonale nadające się do szkolenia szybowcowego, wyrażają zdziwienie, dowiadując się, że szybowcem można kierować, a na ludzi, pragnących się szkolić, patrzą jak na średnio szkodliwych warjatów.

W. Stępniewski.

UWAGI W ZWIAZKU Z ARTYKUŁEM „BUDUJMY SZYBSZE SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE!"

Względności szybkości. — Inne plusy transportu powietrznego. — Czynniki kształtujące zagadnienie szybkości. — Szybkość a obszar państwa. — Czy Europę stać na szybszą komunikację.

Zagadnienia, związane z komunikacją lotniczą, są zamało znane nietylko szerszemu ogółowi, lecz nawet wśród tych fachowców lotniczych, którzy nie mają z niemi bezpośredniej styczności. Stąd poruszając jakąś kwestję z dziedziny tej komunikacji na łamach prasy, należałoby ujmować ją w sposób możliwie wielostronny, gdyż inaczej w umysłach czytelników mogą powstać całkowicie mylne pojęcia.

Z tego też względu chcemy słuszną w zasadzie myśl p. T. Ł. U. rozwinąć i oświetlić z różnych stron.

Przedewszystkiem musimy stwierdzić, że w komunikacji lotniczej szybkość nie jest wszystkiem i jest rzeczą względną, zależną w pierwszym rzędzie od miejscowych warunków.

Weźmy przykłady:

Stolica Kolumbji jest dostępna tylko od brzegu morskiego. Normalnie komunikacja jej z brzegiem utrzymywana jest zapomocą statków rzecznych po rzecze Magdalena i zapomocą kolei żelaznej. Czas podróży trwa 8 do 12 dni. Odległość w prostej linji wynosi 1000 km. Używane przez niemieckie towarzystwo, eksploatujące tę linję (SCADTA) małe samoloty wodne przelatują tę przestrzeń w ciągu 8 godzin. Zysk na czasie jest już tak wielki, że SCADTA jest jednem z tych bardzo nielicznych towarzystw, które utrzymują się wyłącznie z wpływów z przewozów.

Czy wchodzi w tym wypadku w grę szybkość? Nie; przedewszystkiem zupełna niezależność samolotu od terenu, nad którym leci, możność swobodnego przebywania wszelkich przeszkód w postaci gór, bagien, nieprzebytych lasów i t. p.

Jaskrawszym jeszcze przykładem jest linja Puerto Wilches - Bucaramangua w tejże Kolumbji, długości 70 km, którą samolot przebywa w godzinę (wysokie góry), gdy normalnie, t. j. koleją, a następnie przy pomocy mułów do przebycia jej potrzeba dwa i pół dnia.

Podobne warunki spotykamy w innych krajach Ameryki Południowej, Azji oraz w Afryce.

Niezależnie od szybkości, która przecież w lotnictwie zaczyna się od 120 km, lotnictwo komunikacyjne ma wielkie dane do rozwoju tam, gdzie inne środki komunikacyjne są niedostatecznie rozwinięte.

Przyczyną tego jest w tym wypadku głównie mały koszt instalacji linji lotniczej w stosunku do olbrzymich kosztów, jakie pociąga za sobą budowa linij kolei żelaznych i dróg kołowych. Koszt budowy kilometra drogi lotniczej (szlaku) wynosi, wliczając całkowity koszt portów lotniczych, lotnisk pomocniczych, radjostacyj, latarni i wogóle urządzeń do lotów nocnych, 20.0000 zł., podczas gdy 1 km linji kolejowej kosztuje 1.000.000 zł., a szosy — 800.000 zł.

To też w takim kraju, jak Rosja, który przy olbrzymim obszarze posiada minimalną ilość linji kolejowych i dobrych dróg, lotnictwo komunikacyjne posiada wielką rację bytu. Zrozumieli to bolszewicy, uruchomiając coraz to nowe linje. Tak np. na rok bieżący przewidują uruchomienie nowych 47 linij lotniczych komunikacyjnych, o łącznej długości 25.524 km. Oczywiście, że szybkość gra tu dużą rolę, lecz nie zasadniczą. Tą ostatnią odgrywa raczej mały koszt i łatwość uruchomienia każdej linji, szczególnie w takim kraju, jak Rosja, który posiada, podobnie jak i Polska, moc naturalnych lotnisk.

A więc należałoby raczej w każdym poszczególnym wypadku przeprowadzać analizę potrzeb i z niej dopiero wnioskować, czy i jakiego rodzaju komunikacja lotnicza może liczyć na powodzenie.

Czy przez to chcemy powiedzieć, że nie należy budować szybszych samolotów? Nie. Jasną je- że — o ile można osiągnąć większą szybkość, nie zwiększając kosztów samolotu, oraz kosztu lotu i o ile nie wpłynie to na pogorszenie innych cech samolotu — należy dążyć do niej. W przeciwnym razie trzeba przeprowadzić kalkulację, wziąwszy pod uwagę zyski i straty na powiększeniu szybkości.

Na wzrost szybkości wpływa, jak słusznie zaznaczył p. T. Ł. U., zmniejszenie oporów. Lecz osiąga

się je w pierwszym rzędzie kosztem wygody i komfortu.

Tak np. kabiny dla pasażerów budowane są niższe i węższe. Przy dłuższych podróżach może być to bardzo niedogodne.

Samolot, osiągający dużą szybkość dzięki jaknajwiększemu zmniejszeniu oporów, czyli t. zw. rasowy, posiada z reguły wielką szybkość lądowania, a stąd wymaga bardzo dużych lotnisk. W warunkach amerykańskich nie napotyka to trudności. Lotniska w Stanach Zjednoczonych są ogromnych rozmiarów; budowane są bez liczenia się z kosztami i terenem. Inaczej jest w Europie, gdzie wszystko jest na miarę znacznie skromniejszą, przyczem grunta są o wiele droższe. Kraje niezamożne, jak Polska, muszą się z tem liczyć. Mowa tu, oczywiście, o lotniskach, odpowiadających wszelkim wymaganiom komunikacji lotniczej.

Wielka szybkość, osiągana powiększeniem kosztów lotu, a więc, przedewszystkiem, drogą zwiększenia mocy silników, opłaca się tylko wówczas, gdy dzięki dużemu zyskowi na czasie stwarza takie powiększenie zapotrzobowania na ten środek lokomocji, któreby pokrywało przynajmniej różnicę, wynikającą ze zwiększenia kosztów.

Kiedy takie warunki zachodzić mogą? Przedewszystkiem, przy wielkich przestrzeniach. Bo, gdy przy odległości 100 km możemy przy powiększeniu szybkości samolotu zyskać np. 40 minut, i przybycie o te 40 minut może być cenne tylko w wyjątkowych wypadkach, o tyle, np. przy przestrzeni 1000 km, zysk na czasie, który wynosić będzie już około 7 godzin, może grać poważną rolę i interesować znacznie szersze koła klijenteli.

Z drugiej strony szybkość ma znaczenie tam, gdzie wchodzą w grę wielkie natężenia ruchu handlowego, gdzie istnieje ożywiona wymiana towarów, myśli, usług, wreszcie gdzie panuje duża konkurencja handlowa. A więc przedewszystkiem w Stanach Zjedn. Am. Półn.

Europa bez Rosji jest właściwie zbyt mała, wymiana w niej jest stosunkowo niewielka, szczególnie w obecnych czasach. Podział na wiele państw, a więc konieczność przebywania wielu granic, częstych lądowań nie sprzyja ruchowi lotniczemu i nie pozwala wykorzystać szybkości należycie.

Ponadto, bardzo rozbudowana dobra sieć dróg żelaznych i liczne dobre szosy stwarzają lotnictwu dużą konkurencję. By wyjść z tej konkurencji zwycięsko, lotnictwo komunikacyjne musi powiększyć swą szybkość, lecz nawet jeśli uzyska ogromną przewagę pod tym względem, czy Europa będzie w stanie opłacać wzmożone koszty? Czy intensywność ruchu handlowego będzie taka, że dostarczy dostateczną ilość zapotrzebowań na tę szybkość?

To są kwestje, które przyszłość musi rozwiązać nie tylko pod względem technicznym, lecz i organizacyjnym.

O nich napiszemy innym razem.

U. S.

AMERYKAŃSKIE SAMOLOTY SŁABOSILNIKOWE

Szanse masowej produkcji „samolotów ludowych". — Cenę obniży organizacja produkcji. — Tanie płatowce i silniki amerykańskie. — Ameryka spopularyzuje samolot, jak kiedyś samochód.

W artykule p. t. „Ku rozpowszechnieniu sportu lotniczego", zamieszczonym w poprzednim numerze, omawiane były popularne, tanie płatowce, jakie ostatnio zbudowano w Niemczech i we Francji. Wysiłki konstruktorów niemieckich Mayera i Stendera, a w szczególności Francuza Migneta, który potrafił zrealizować prawdziwy „latający motocykl" w cenie zaledwie około półtora tysiąca złotych, zasługują niewątpliwie na najgłębszy podziw i uznanie, zastanowić się jednak wypada, czy drogą przez nich obraną dojdziemy w końcu do celu, jakim jest uprzystępnienie dla wszystkich indywidualnej komunikacji, oraz sportu lotniczego.

Mam wrażenie, że wiadomości o sukcesach wspomnianych konstruktorów (zwłaszcza Mignet'a) nie należy przyjmować zbyt entuzjastycznie. Wielu było bowiem przed nimi lotników, którzy budowali sobie małe i tanie aparaty, z silnikami wyjętemi z samochodu lub motocykla, latali na nich, zyskując nawet pewien rozgłos — i na tem koniec. Żaden ze zbudowanych w ten sposób płatowców nie rozpowszechnił się w większej ilości egzemplarzy i nie pchnął na konkretne tory sprawy realizacji „samolotu dla wszystkich".

Być może, że taki naprzykład Mignet trafił obecnie na bardziej sprzyjającą chwilę i że dzięki wydanej przez niego książce p. t.: „Jak skonstruowałem swój mały samolot", pomysł jego zdobędzie sobie naśladowców.

Trudno jednak przypuścić, aby dzięki inicjatywie Migneta, lub wspomnianych konstruktorów niemieckich, zapanowała era nagłego rozpowszechnienia samolotów słabosilnikowych, wzorem samochodów lub motocykli. Na to się obecnie wcale nie zanosi, gdyż rozpowszechnienie jakiegokolwiek przedmiotu, a w danym wypadku popularnego samolotu, można zrealizować jedynie drogą masowej produkcji, na co mogłaby się zdobyć jedynie wielka, bogata i świetnie zorganizowana fabryka, jakich cały szereg widzimy w przemyśle samochodowym i motocyklowym.

Skoro tylko idea ta przyjdzie do głowy, wzrok mimowoli zwraca się na zachód. w kierunku Ameryki, która przecież pierwsza potrafiła, w osobie genja'- Henryka Forda, zrealizować zagadnienie „samochodu dla wszystkich". Tylko Amerykanie, ze swym potężnym przemysłem, rozporządzającym olbrzymiemi kapitałami, a nadewszystko ze swym zmysłem organizacyjnym, mogliby na serjo podjąć dziś już całkiem możliwą, masową produkcję tanich, popularnych samolotów i zalać niemi cały świat tak, jak to już potrafili uczynić w dziedzinie automobilizmu.

Nie ulega wątpliwości, że chwila ta prędzej czy później nadejdzie. Skoro dziś nie mówi się jeszcze o tem głośno, to tylko dlatego, że amerykanie są w stosunku do europejczyków bardzo spóźnieni w dziedzinie lotnictwa słabosilnikowego. Amerykańskie fabryki lotnicze produkowały dotychczas jedynie duże, silne i szybkie płatowce, do użytku wojskowego i transportowego i właściwie dopiero w ubiegłym roku przystąpiły na dobre do produkcji popularnych, tanich sa-

molotów, na użytek coraz to bardziej rosnącej rzeszy prywatnych posiadaczy. Jednakże pracowici Yankesi, z właściwą sobie energją odrabiają stracony teren i, jak to pokazała zeszłoroczna Narodowa Wystawa Lotnicza w Detroit, niewiele im już brakuje do zrównania się z Europą, a nawet do jej prześcignięcia.

Popularne płatowce, produkowane obecnie przez wytwórnie amerykańskie, posiadają silniki o mocy od 30 do 50 koni. Są to przeważnie dwumiejscowe jednopłatowce, sprzedawane w cenie około 1.500 dolarów.

Typowym przedstawicielem samolotów tej klasy jest „Orlę", aparat budowany przez firmę American Eagle. Jest to lekki parasol, dwumiejscowy, o podwójnem sterowaniu, z trzycylindrowym silnikiem Szekely o mocy 30 koni. Kosztuje on 1.475 dolarów.

Bardzo interesująco przedstawia się dalej lekki samolot firmy Curtiss-Wright Corp., nazwany „Junior". Jest on również górnopłatem, z silnikiem umieszczonym na skrzydle i śmigłem popychającem. Dwa miejsca dla pilota i pasażera, znajdują się na samym przodzie kadłuba, co zapewnia duże pole widzenia. Płatowiec posiada silniki Szekely o mocy 46 koni. Szybkość maksymalna wynosi 130 km/godz. a szybkość lądowania tylko 45 km/godz. Zasięg 320 km. Cena aparatu — 1.490 dol.

Trzecim, bardzo ciekawym płatowcem amerykańskim jest Nicholas Beazly, posiadacz rekordu wysokości dla samolotów słabosilnikowych. W przeciwieństwie do dwóch wyżej opisanych typów, aparat ten jest dolnopłatowcem. Firma Nicholas Beazly produkuje, z silnikiem Continental lub Szekely, również górnopłat szkolny, którego szybkość maksymalna wynosi 110 km/godz., a szybkość lądowania 50 km/godz. Cena obu tych samolotów utrzymuje się poniżej 1.500 dolarów za każdy.

Warto wreszcie wspomnieć o dwumiejscowym dolnopłatowcu firmy Rearwin z 40-konnym silnikiem Continental, jak również o górnopłatowcu Aeronca, posiadającym dwa miejsca, umieszczone w komfortowej limuzynce, jedno obok drugiego.

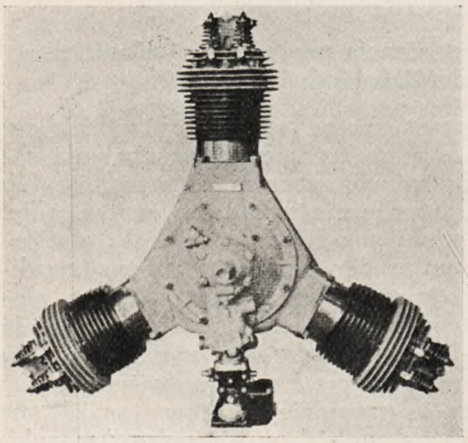
Tak się przedstawiają najbardziej typowe, lekkie płatowce amerykańskie. Są one przeważnie z silnikami Szekely, lub Continental, którym też, dla lepszego zilustrowania całości, wypada poświęcić kilka słów.

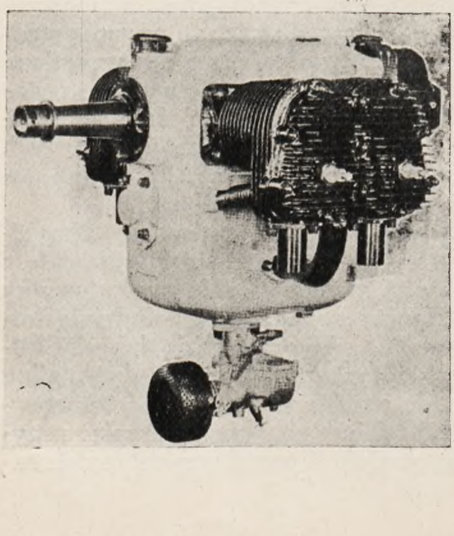
Silnik Szekely wyrabiany jest w dwóch typach: dolnozaworowym o mocy 30 koni, oraz górnozaworowym o mocy 45 koni przy 1.750 obr. na min. Silnik ten posiada trzy cylindry ustawione w gwiazdę, chłodzone powietrzem.

Silnik Continental jest czterocylindrowy, o cylindrach ułożonych horyzontalnie naprzeciw siebie (podobnie, jak w silniku samochodowym Tatra). Posiada on powietrzne chłodzenie, zawory sterowane z dołu i daje 35 koni przy 2.500 obrotów na min. Najoryginalniejszą cechą tego ciekawego silnika jest przytem sposób osadzenia łożyska śmigła, które znajduje się nie na wale korbowym, lecz na wale rozrządczym.

Oprócz powyżej opisanych, na uwagę zasługuje jeszcze silnik, produkowany przez firmę Poyer. Jest to gwiaździsty trzycylindrowiec, chłodzony powietrzem, dający moc 45 koni przy 2.500 obr. na min. Silnik ten posiada cały szereg interesujących właściwości. Można więc w nim naprzykład zmieniać w pewnych granicach kompresję, rolę wału rozrządczego spełnia w nim układ kół planetarnych, pompa oliwna mieści się zewnątrz karteru i wygląda, ze swemi żeberkami chłodzącemi, conajmniej jak czwarty cylinder etc. Silnik posiada pozatem podwójne zapalanie.

Reasumując ten krótki przegląd amerykańskich płatowców słabosilnikowych, musimy przyznać, że, jak







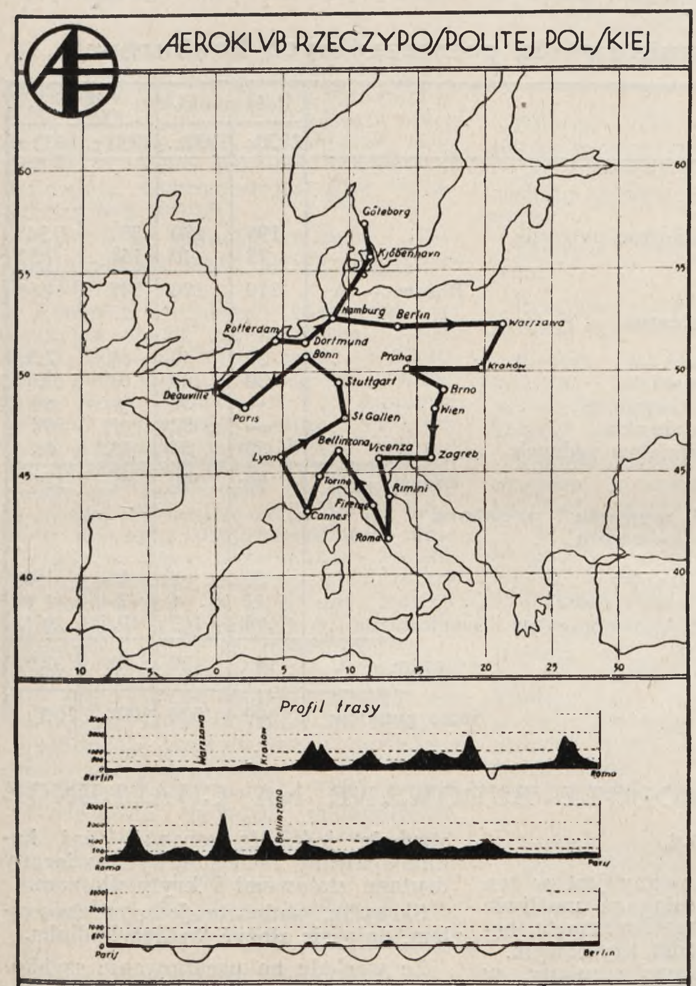
Samolot słabosilnikowy Curtiss-Wright. Obok silniki: Szekely 46 MK (u góry) i Continental 35 MK (niżej).

na pierwszy rok działalności w nowej dla siebie dziedzinie, potrafiły fabryki amerykańskie uzyskać bardzo interesujące wyniki. Cena 1.500 dolarów, czyli około 13.500 złotych, za kompletny samolot, nie jest wcale wygórowana, nawet w stosunku do zdobyczy lotnictwa słabosilnikowego w Europie, a przytem tembardziej niska, że w Ameryce za dolara można kupić niewiele więcej, niż u nas za złotego. Skoro zaś Amerykanie, już na początku swojej pracy w dziedzinie lekkich płatowców, potrafili uzyskać tak dodatnie rezultaty, nie ulega wątpliwości, że przy dalszym rozroście lotnictwa i przy dalszych udoskonaleniach, dojdą w produkcji popularnych samolotów do równie fenomenalnych wyników, jakie potrafili osiągnąć w zakresie produkcji popularnych samochodów.

Marjan Krynicki.

POLSKA PRZED LOTNICZĄ OLIMPJADĄ

Buduje się 6 samolotów. — Brak funduszów na koszty udziału. — Konferencja prasowa. — Składajmy ofiary na Challenge.



Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych Challenge de Tourisme International — 1932 rok 7362,6 km

Już tylko cztery miesiące dzielą nas od rozpoczęcia III-go Międzynarodowego Konkursu Samolotów Turystycznych, znanego powszechnie pod skrótem „Challenge". Prace przygotowawcze są w pełnym toku. Organizacją całości zajmuje się z ramienia Polski Aeroklub Rzeczypospolitej. Służbę na lotniskach polskich, przez które ma przechodzić raid dookoła Europy, zorganizują miejscowe kluby. Polska ekipa składać się będzie z 6-u samolotów, z których 3, typu RWD-6, budują warsztaty na Okęciu i 3 —PZL-19— Państwowe Zakłady Lotnicze.

Tak więc, dzięki pomocy L. O. P. P. oraz ofiarności pracowników Linij Lotniczych „Lot", ilość maszyn została powiększona o dwie.

Ale wciąż jeszcze brak funduszów na pokrycie kosztów udziału. Wyniosą one około 70 tys. zł.

Z budżetów Ministerstwa Komunikacji i Zarządu Gł. L. O. P. P. wyciśnięto, co się dało. Na pokrycie tych dodatkowych 70 tys. już nie wystarczyło. Sumę tę musimy zdobyć drogą nadzwyczajnej zbiórki.

W styczniowym numerze, omawiając znaczenie udziału Polski w tegorocznym Challenge'u, który bez przesady można nazwać Lotniczą Olimpjadą, podkreśliliśmy konieczność wciągnięcia do zbiórki jaknajszerszych warstw społeczeństwa. Bo tu nie chodzi tylko o zebranie tych 70 tys., lecz także o zainteresowanie publiczności temi największemi zawodami lotniczemi, których doniosłości propagandowej nie docenia się u nas zupełnie.

W tej akcji największą rolę może odegrać prasa.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że dzisiejsze czasy, tak ciężkie pod względem gospodarczym i finansowym, mało nadają się na to, by przeprowadzić jeszcze jedną zbiórkę na cel społeczny. Wiemy, że akcja prasowa może wskutek tego napotkać na znaczne trudności. Jednak nie powinniśmy z niej rezygnować. Trzeba tylko spotęgować wysiłek. Chodzi tu — jak już podkreśliliśmy — także o propagandę lotnictwa. Musimy nareszcie odrobić to wielkie zaniedbanie, jakie widzimy w informowaniu polskiego czytelnika o lotnictwie. Jest ono olbrzymie i trzeba się śpieszyć.

Challenge stanowi doskonałą okazję do tego, by mówić z czytelnikiem o lotnictwie.

Mając powyższe na uwadze, Aeroklub Rzeczypospolitej zorganizował konferencję prasową, na której przedstawiciele zarządu, pp. prezes ks. Radziwiłł, wiceprezes nacz. Filipowicz, mjr. Kwieciński oraz prof. Pruszkowski, zapoznali zebranych ze znaczeniem zawodów, ich programem, regulaminem oraz innemi warunkami. Prasa obiecała zająć się propagandą i zbiórką. Muszą dopomóc jej ci czytelnicy, którym lotnictwo bliższe jest niż inne cele. Do nich dziś apelujemy. Popierajcie akcję prasy. Dopomagajcie jej. Tam, gdzie spostrzeżecie braki, uzupełniajcie je. Piszcie do dzienników. Za ich pośrednictwem zwracajcie się do społeczeństwa. Nakłaniajcie je do ofiarności na cele lotnicze.

Składajmy już teraz ofiary na Challenge!

„Skrzydlata Polska" otwiera również rachunek na ten cel. Ofiary należy składać na konto Skrzydlatej w P. K. O. Nr. 9511 podając wyraźnie cel wpłaty.

Już obecnie wpłacone zostało na konto Challengu w Skrzydlatej 43 zł. 10 gr. od najbliższych współpracowników naszej Redakcji. Listę tych ofiarodawców podamy w następnym numerze wraz z innymi, których — nie wątpimy — będzie wielu.

PROGRAM I WARUNKI CHALLENGE'U

Konkurs rozpoczyna się 11-go, a kończy 28 sierpnia. Raid dookoła Europy zacznie się 21 sierpnia. W tym dniu (będzie to niedziela) samoloty przejdą przez Polskę, lądując w Warszawie i w Krakowie. Organizacją lotnisk w Polsce zajmą się miejscowe kluby. Komisarzem na Warszawę jest prezes Rudowski, na Kraków — dyr. Bobkowski.

Załogi maszyn konkursowych nie zostały jeszcze ustalone.

Długość raidu w roku bieżącym wynosi 7,360 km, dzieląc się na trzy główne etapy: 1) Berlin — Rzym 2,497 km, 2) Rzym — Paryż 2,460 km i 3) Paryż — Berlin 2,402 km. Ogólna ilość odcinków (lądowań) — 27.

Udział państw w trzech dotychczasowych konkursach przedstawia się j. n.:

Państwo	1929	1930	1932
Anglja		x	
Czechosłowacja			x
Francja	x	x	x
Hiszpanja		x	
Italja	x		x
Niemcy	x	x	x
Polska		x	x
Rumunja	x		
Szwajcarja	x	x	x

Tegoroczny regulamin stawia zawodnikom o wiele trudniejsze warunki. Przedewszystkiem prawie podwójnie wzrosła odległość przeciętna do przebycia w ciągu jednego dnia. Po odliczeniu przymusowych przerw, wyniesie ona dla konkursu tegorocznego 1,227 km, gdy w r. 1930 — 623 km, a 1929 — 431 km.

Granice maksymalnych szybkości w poszczególnych konkursach wzrastają j. n.:

I kat. — 143, 175 i 200 km/godz.
II kat. — 128, 155 i 175 km/godz.

Z innych, ciekawych zmian należy zauważyć, że w r. b. dodane zostały: próba szybkości minimalnej oraz pewnego rodzaju wyścig na przestrzeni 200 km na końcu lotu okrężnego. Dalej konkurs został tak ułożony, że wszelkie próby techniczne i t. d. zostaną przeprowadzone na początku zawodów. Chociaż to postanowienie zwiększa pracę organizatorów, próby te bowiem muszą w tym wypadku być przeprowadzone z wszystkiemi samolotami, a nie tylko z temi, które odbyły lot okrężny, — to jednak takie postanowienie ma tę ogromną korzyść, że tak załogi, jak i publiczność, dowiadują się o wynikach konkursu zaraz po zakończeniu raidu, co ma duże znaczenie propagandowe.

Co się tyczy przelotu przez Polskę, to i pod tym względem raid tegoroczny odbiegać będzie znacznie od poprzednich. Będzie on zdążał w przeciwnym kierunku, mając jako pierwsze etapy lotniska polskie, gdy dotychczas było odwrotnie. Dzięki temu stolica Polski będzie mogła oglądać wszystkie (przypuszczalnie) samoloty w przeciągu krótkiego czasu. Będzie to wspaniałe widowisko. Aeroklub Warszawski zorganizujej na lotnisku służbę informacyjną i jaknajbardziej udostępni publiczności śledzenie przebiegu raidu. Trasa raidu tegorocznego uległa poważnym zmianom. Omija całkowicie Wielką Brytanję oraz Półwysep Pirenejski, wznosząc się natomiast na północ, do Göteborga. Linja jej zbliżona jest bardziej do gwiazdy, gdy w roku ubiegłym miała kształt wąskiego prostokąta, ciągnącego się od Sevilli do Królewca, z odnogą do Anglji. Długość trasy jest prawie taka sama.

Poniższe zestawienie przedstawia zmiany punktacji poszczególnych prób.

Stosunek punktowania poszczególnych konkurencji

	Ilość punkt.		% ogólnej punktacji*	
	1930r.	1932r.	1930 r.	1932 r.
A. Raid				
1. Szybkość podróżna na trasie	195	180	39%	34%
2. Regularność	75	40	15%	7,5%
Razem — A	210	220	54%	41,5%
B. Próby techniczne				
3. Próba startu	30	40	6%	7,5%
4. Próba lądowania	30	40	6%	7,5%
5. Szybkość maksymalna	—	30	—	6%
6. Szybkość minimalna	—	50	—	10%
7. Zużycie materjałów pędnych	30	30	6%	6%
Razem — B	90	190	18%	37%
C. Przydatność, wygoda i prostota użytkowania				
8. Demontaż i montaż	30	7	6%	1,4%
9. Rozruch — czas i rodzaj	12	6	2,4%	1,1%
10. Przydatność, wyekwipowanie i komfort	98	107	19,6%	20 %
Razem — C	140	120	28%	22,5%
Suma punktów	500	530	100%	100%

POLSKIE SAMOLOTY BUDOWANE NA CHALLENGE

RWD-6.

Samolot ten opracowany jest w ten sposób, aby mógł osiągnąć możliwie dużą ilość punktów w Challenge'u, będąc zarazem płatowcem użytkowym.

Ażeby osiągnąć lepsze rezultaty, w szczególności za próby w locie oraz przy starcie i lądowaniu, wbudowano w niego 140-konny silnik angielski „Genet", mimo, iż normalnie płatowiec ten, wyposażony w silnik 100-konny, odpowiadałby w zupełności tym warunkom, jakie stawia się dla płatowców turystycznych.

RWD-6 swym wyglądem zewnętrznym przypomina samolot amerykański „Monocoupe", który jest jednym z najlepszych płatowców sportowych, gdyż, obok dużej szybkości maksymalnej i małej stosunkowo szybkości lądowania, zapewnia maksimum wygód, dzięki nadzwyczaj korzystnemu rozwiązaniu kabiny i komfortowemu jej urządzeniu.

RWD-6 jest limuzyną dwumiejscową, z siedzeniami, umieszczonemi obok siebie; o konstrukcji mieszanej, gdyż skrzydło wykonane jest z drzewa (konstrukcja jednodźwigarowa), zaś kadłub spawany z rur stalowych, wiązany drutami stalowemi i kryty płótnem.

Skrzydła, podparte jednym zastrzałem, dają się złożyć wzdłuż kadłuba.

Ze względu na premjowanie szybkości, RWD-6 posiada silnik o dużej mocy, a zarazem kształty aerodynamiczne przestudjowane bardzo szczegółowo w Instytucie Aerodynamicznym, celem osiągnięcia jaknajmniejszych oporów szkodliwych. Szybkość podróżna samolotu RWD-6 ma wynosić około 190 km/godz., zaś szybkość maksymalna przekroczyć 215 km/godz.

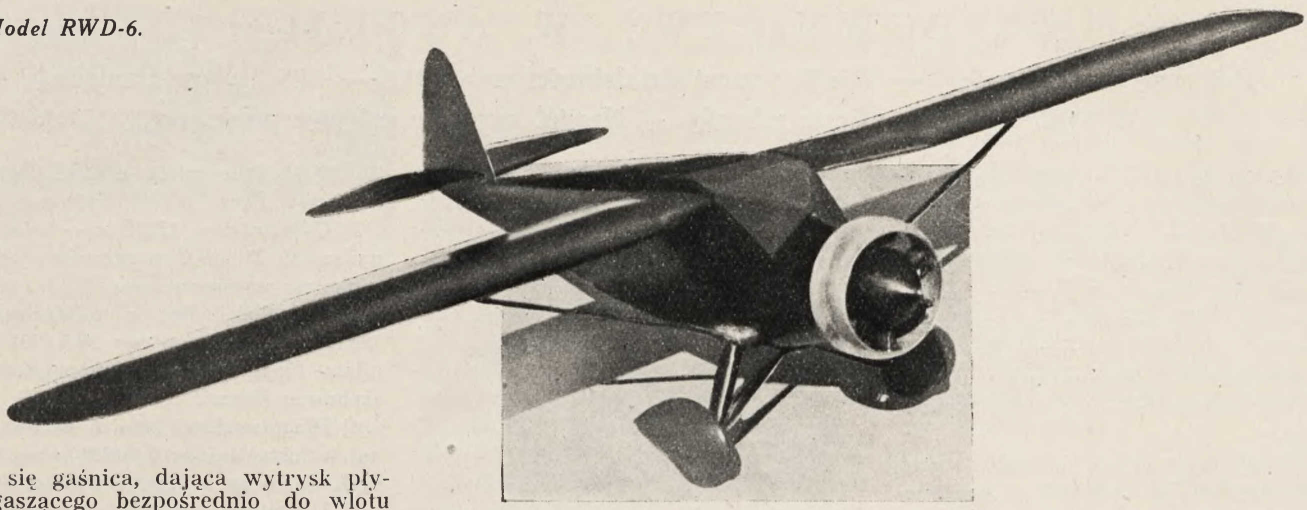
Challenge przewiduje równocześnie premjowanie szybkości minimalnej.

W związku z tem, samolot RWD-6 posiada sloty, które mu umożliwiają rozwinięcie jaknajmniejszej szybkości minimalnej. Szybkość minimalna RWD-6 nie przekroczy 65 km/godz.

Lotki posiadają napęd różnicowy. Oprócz tego, RWD-6 posiada statecznik poziomy przestawiany w locie.

Przód kadłuba zakończony jest płytą przeciwogniową, w kabinie zaś znaj-

Model RWD-6.



duje się gaśnica, dająca wytrysk płynu gaszącego bezpośrednio do wlotu gaźnika i pod maski. Ażeby zmniejszyć hałas w kabinie i umożliwić przez to porozumiewanie się między sobą załogi w czasie lotu bez specjalnych telefonów, wyprowadzono rurę wydechową pod kadłub.

RWD-6 ma hamulec na koła, a podwozie posiada amortyzatory oliwno-powietrzne.

Ponieważ regulamin przewiduje uzyskanie do 107 punktów (na ogółem około 500) · za wyposażenie samolotu, zwrócono na nie szczególną uwagę. Tak więc widoczność z samolotu RWD-6 jest wprost idealna. Sufit kabiny jest oszklony, a z boku i z przodu znajdują się okna. Położenie foteli może być regulowane w płaszczyźnie poziomej. W kabinie znajduje się dwuster, przyczem druga sterownica daje się bardzo łatwo wymontować. Po obu stronach kabiny znajdują się drzwiczki, zaopatrzone w specjalny mechanizm do wyrzucenia ich w razie konieczności skoku ze spadochronem.

Specjalny rozrusznik umożliwia szybkie zapuszczenie silnika. Śmigło jest metalowe. Dwa zbiorniki na benzynę umożliwiają przebywanie w powietrzu około 3 i pół godziny, co daje około 650-kilometrowy zasięg. Możliwe jest wbudowanie zbiornika dodatkowego, który pozwoli na dokonywanie lotów nawet ponad 10 godzin, a więc w promieniu około 2.000 km.

Obszerny bagażnik, znajdujący się z tyłu kabiny, dostępny jest w czasie lotu.

Samolot RWD-6 wyposażony jest w następujące przyrządy pokładowe: licznik obrotów, termometr oliwny, manometr oliwny, wskaźnik benzyny, dwie busole, zegarek czasowy, szybkościomierz, wysokościomierz, pochyłościomierz oraz specjalny przyrząd, t. zw. kontroler lotu, który umożliwia dokonywanie lotów we mgle i w nocy. Oprócz tego przyrządy ratownicze wodne oraz spadochrony, a także podręczną apteczkę.

PZL-19.

PZL-19 jest dolnopłatem wolnonośnym, konstrukcji metalowej, z kabiną 3-osobową. Przeznaczony jest do dalekich lotów i turystyki.

Grupa silnikowa. Silnik Gipsy III 120 MK, odwrócony, ze śmigłem metalowem o przestawialnym skoku.

Zbiorniki główne w skrzydłach — na 100 kg paliwa (140 l.), prócz tego zbiorniczek opadowy na 9 l. (15 minut lotu), zasilany pompą ze zbiorników głównych.

Zbiornik smaru przy łożu silnikowem.

Przewody benzynowe giętkie (Petroflex) oliwne (Superflexit).

Kadłub. Szkielet spawany z rur stalowych; ramki mocujące. Pokrycie przedniej części metalowe, tylnej (za kabiną) płócienne.

Kabina mieści 3 siedzenia, jedno za drugiem. Za kabiną znajduje się duży bagażnik, przeznaczony w dolnej części na bagaż ciężki, w górnej — na lekki (palta, kapelusze i t. p.). Drzwiczki kabiny wyrzucalne w locie. Kabina całkowicie oszklona.

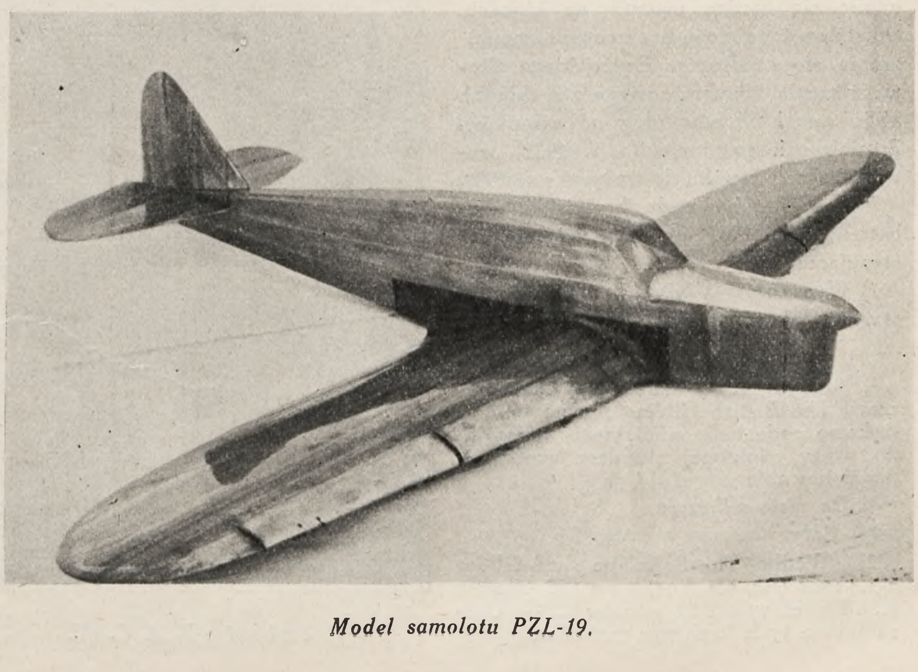
Skrzydła. Skrzydła wolnonośne, konstrukcji metalowej. Część środkowa skrzydła (stała) dwudźwigarowa, kryta blachą; część zewnętrzna bezdźwigarowa, z kesonem z blachy falistej, podłużnej, przenoszącej naprężenia, — kryta blachą.

Część odejmowana skrzydła jest zaopatrzona w lotkę opuszczoną i sloty automatyczne i sterowane. Do transportu, skrzydła składają się wzdłuż kadłuba, przyczem niema potrzeby rozłączania sterowania.

Opierzenie. Konstrukcja metalowa. Pokrycie płócienne. Statecznik poziomy regulowany w locie.

Sterowanie. Sterownica podwójna: dla pilota i pierwszego pasażera (odejmowane). Sloty sterowane kółkiem. Statecznik posiada regulację podwójną — przestawiany jednocześnie ze slotami od zmiennego obciążenia.

Charakterystyka. Rozpiętość 10,4 m., długość 7.15 m., wysokość 2 m., powierzchnia nośna 16 m^2, waga samolotu pustego 150 kg, paliwo 100 kg, smar 5 kg, załoga 225 kg, bagaż normalny 12 kg, obciążenie całkowite 342 kg, waga w locie 792 kg, obciążenie na 1 m^2 49,5 kg/m^2, obciążenie na 1 MK 6,6 kg/MK, szybkość max. przy ziemi ca 225 km/g., szybkość min. przy ziemi ca 65 km/g., czas wznoszenia na 1000 m. ca 4,30 km/g., zasięg ca 1000 km, silnik o mocy 120 KM. Podwozie bezosiowe, z amortyzacją oliwnopowietrzną, hamulce „Palmer“ hydrauliczne. Płoza z amaortyzacją oliwną.



Model samolotu PZL-19.

SZYBOWNICTWO W ANGLJI[1])

Pod wpływami Niemiec. — Wielki wzrost działalności w r. 1931. — 105 klubów i zaledwie 29 dypl. kat. C. — Niezłe rekordy. — Naogół znacznie ustępuje polskiemu.

Jakkolwiek już w r. 1922 odbyły się pierwsze zawody w Newhaven (podczas których Maneyrol utrzymał się w powietrzu przez 3 godziny 20 minut), dopiero rok 1930 może być uważany za datę powstania szybownictwa w Anglji. Bowiem w tym roku utworzono Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe (British Gliding Association) oraz kluby szybowcowe.

Od tego czasu datuje się szybki rozwój szybownictwa, jak to wynika z poniższego zestawienia:

Rok	Ilość klubów	Ilość członk.	Ilość szybow.	Ilość lotów	Czas lotów
1930	2	50	2	100	60 m.
1931*)	105	5000	125	10000	50 g.

Jeszcze lepiej zobrazuje nam rozwój statystyka wydanych dyplomów pilotów w/g kategoryj:

Rok	Ilość dyplomów A	B	C
1930	19	7	3
1931**)	139	59	26
	158	66	29

Ogółem wydano w 1930 r. 29 dyplomów (4 osoby miały dyplomy A i B, 3 — A, B i C, 12 osób tylko dyplomy A), czyli 58% członków uzyskało dyplomy (faktycznie 38%).

W 1931 wydano 224 dyplomy.***)

Ciężkie położenie gospodarcze kraju odbiło się bardzo ujemnie na klubach. Dowodem tego może być znaczne zmniejszenie się funduszów Brytyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego ze składek afiljowanych klubów oraz od członków. Zmniejszenie to stanowiło (w 1931) prawie 30% w stosunku do wpływów w 1930.

Rekordy szybowcowe brytyjskie, zdobyte w roku 1931, przedstawiają się następująco:

1) Wysokości — 240 m ponad miejscem startu. Rekord ten ustanowiony został 27.9.1931 przez pilota mjr. H. Petre na szybowcu *Tern*.

2) Odległości — 13350 m — ustanowiony został 24.8.1931 przez pilota Magersuppe na szybowcu *Tern*.

3) Odległości (lot z pasażerem) — 12850 m — ustanowiony 30.8.1931 przez pilota Magersuppe na dwumiejscowym szybowcu *Kassel*.

4) Długotrwałości lotu—6 godzin 10 minut — ustanowiony 2.8.1931 przez pilota E. L. Mole na szybowcu *Professor*.

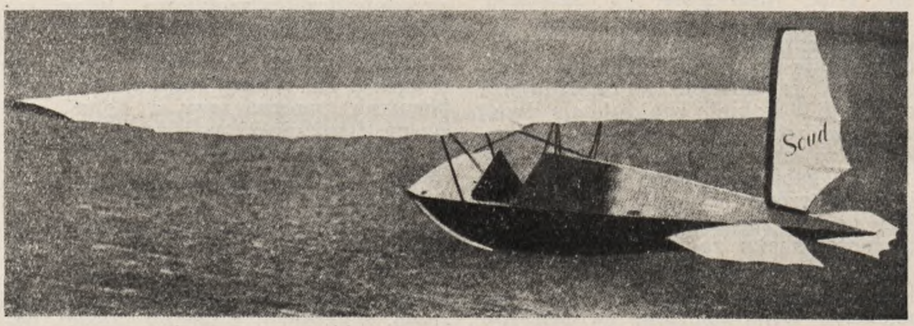
5) Długotrwałości lotu z pasażerem — 28 minut 31 sekund — ustanowiony 2.8.1931 przez pilota E. L. Mole na szybowcu B. A. C. VII.

Kluby angielskie zajmują się także konstruowaniem i budową szybowców, na co otrzymują pomoce od czynników oficjalnych.

Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe, otwarte 27 marca 1930, ma za zadanie „popieranie i kierowanie szybownictwem we wszelkich postaciach". Z ramienia Królewskiego Aeroklubu (Royal Aero Klub) prowadzi ono kontrolę nad sportem szybowniczym Anglji. Regulaminy bezpieczeństwa lotów szybowych, opracowane przez Stowarzyszenie podlegają zatwierdzeniu przez Ministerstwo Lotnictwa. Znajduje się ono w ścisłej łączności z Rhön Rossitten Gesellschaft, Nationat Glider Association of U. S. A. i dominjalnemi stowarzyszeniami szybownictwa. Radzie stowarzyszenia podlegają komitety: techniczny (aerodynamika i meteorologja), regulaminów (przepisy lotów i t. p.), finansowy i zawodów. Stowarzyszenie z ramienia tegoż Ministerstwa Lotnictwa przeprowadza czynności, związane ze stwierdzeniem przydatności szybowców. (Certificates of Airworthiness). Szybowce bez tego stwierdzenia nie mogą służyć do lotów egzaminacyjnych i konkursowych.



Szybowiec angielski B. A. C. III.



Szybowiec „Scud".



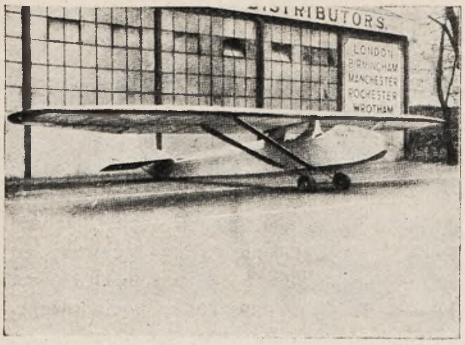
Szybowiec B. A. C. IV.

[1]) Panu J. L. R. Waplington, sekretarzowi The British Gliding Association za łaskawe nadesłanie oficjalnego materjału do pracy niniejszej składam serdeczne podziękowania.

*) Do maja włącznie.

**) Cały.

***) Według The Sailplane and Glider z 1.3.1932 (str. 53) Anglja ma 253 pilotów A, 78 pilotów B i 31 pilotów C. — Uzasadnienia tych liczb nie znalazłem.



Szybowiec B. A. C. VII.

Członkami Stowarzyszenia mogą być osoby pojedyńcze (również i cudzoziemcy) oraz kluby. Opłata wynosi rocznie funt. szt. 1 : 1 : O i wpisowe funt. szt. 1 : 1 : 0. Organem Stowarzyszenia jest dwutygodnik „The Sailplane and Glider", zapomocą którego oraz odczytów (w 1930 rozpoczęto propagandę przez radjo) Stowarzyszenie propaguje szybownictwo.

Szkolenie w szybowaniu opiera się na wzorach niemieckich, jako mających uzasadnienie w 12-letniej praktyce i gruntownych badaniach teoretycznych. Nie jest ono postawione tak szeroko jak w Niemczech, bowiem niema osobnej szkoły szybowania takiej jak w Niemczech. Wymiana myśli między Niemcami i Anglją jest bardzo ożywiona, że wymienię tylko odczyty prof. Georgii, wizyty Kronfelda i Hirtha, połączone z lotami pokazowemi i instruowaniem lub odczytem oraz przebywanie Anglików jako uczniów w Wasserkuppe.

Wielkie znaczenie przypisuje się w Anglji (i zupełnie słusznie) modelarstwu, jako środkowi pomocniczemu. Wskutek popularności modelarstwa istnieje szereg stowarzyszeń modelarskich (a nawet firmy wyrabiające tylko modele i ich części). Dzięki temu tanim kosztem popularyzuje się budowę szybowców, praktyczną wiedzę konstrukcyjną a zarazem wyrabia się przyzwyczajenie do samodzielnego ścisłego myślenia technicznego, mającego zasadnicze znaczenie.

Inż. S. K. Kochanowski.

STATYSTYKA NIEMIECKICH SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH ZA ROK 1931

Rozwój „Grunau". — Słabe wyniki pozostałych centrów.

W „La conquete de l'air" znajdujemy statystykę działalności trzech szkół szybowcowych Niemiec: na Wasserkuppe, w Rossitten i w Grunau, wskazującą na rozwój tego ostatniego, niedawno powstałego ośrodka, pozostającego pod kierownictwem znanego Wolfa Hirth'a, a równocześnie na słabe, stosunkowo, wyniki dwóch pozostałych szkół oficjalnych.

Wyniki osiągnięte w Grunau w roku 1931 przedstawiają się w porównaniu z rokiem 1930 j. n.:

	1930	1931
Zorganizowano kursów	—	27
Przyjęto kandydatów	336	446(a)
Wydano dyplomów A	234	244
„ „ B	230	235
„ „ C	51	102(b)

(a) W ogólnej ilości uczniów 446 było 15 pań i 26 cudzoziemców (8 Czechosłowaków, 5 Anglików, 4 Amerykanów, 2 Holendrów, 2 Rumunów, 2 Greków, 1 Szwajcar, 1 Francuz i 1 Brazylijczyk).

Oprócz kursów treningowych, przygotowujących do dyplomów A, B i C, istnieje w Grunau kurs doskonalący pilotów kat. C. Przez uczniów tego kursu w roku 1931 dokonane zostały m. in. następujące wyczyny: 1 lot 7-godzinny, 2 loty 6-godzinne, 2 loty 5-godzinne, wzlot na 1.200 m. ponad miejscem startu oraz loty na odległość 15 do 25 klm. w linji prostej.

Na lotnisku Hirschberg - Hartau odbył się także kurs szkolenia na szybowcach holowanych za samochodami.

Szkoła buduje dwumiejscowy szybowiec odpowiedni do szkolenia systemem lotów holowanych za samochodem lub samolotem.

Tabela porównawcza, dotycząca działalności trzech szkół szybowcowych w Niemczech w r. 1931:

	Wasserkuppe	Rossitten	Grunau
Ilość kursów (sesji)	12	26	27
„ uczniów	325	435	446
„ cudzoziemców	21	15	26
„ dyplomów A	115	264	244
„ „ B	100	255	235
„ „ C	112	17	102

WARUNKI PRZYJĘCIA DO KONKURSU W RHÖN

Formuła Rhön - Rossitten Gesellschaft.

1. *Piloci.* — Konkurs w Rhön przeprowadza podział pilotów na dwie kategorje, w zależności od tego, jak dawno są pilotami szybowcowymi, a mianowicie: ten, kto otrzymał dyplom wcześnej niż na 18 mies. przed konkursem uważany jest za pilota treningowego (Uebungs), inni zaś za pilotów wyczynowych (Leistungs). Piloci posiadający dyplomy A i B mogą uczestniczyć wyłącznie w próbach lotów szkolnych (Schulungs).

2. *Aparaty.* — Szybowce dzielą się na dwie kategorje: 1) szkolne i 2) treningowe oraz rekordowe.

Kryterjum przyjętem przy podziale szybowców na kategorje jest minimalna szybkość opadania, która przy obecnych postępach ograniczona została do 0,80 m/sek. Tak więc jako szkolne uważane są te szybowce, które schodzą z szybkością większą niż 0.80 m/sek; przy szybkości schodzenia mniejszej niż wyżej wymieniona, aparat zostaje zaliczony do 2-giej kategorji.

Ponieważ jednak dla obliczenia tej szybkości trzeba przeprowadzać próby laboratoryjne z modelami, ustalone zostało kryterjum opierające się na dwóch, łatwych do wymierzenia zmiennych: p — obciążenie na m^2 i λ — wydłużenie, oraz na średnich wartościach wszystkich innych cech charakterystycznych.

Przy ustalaniu p, waga pilota przewidziana jest na 80 kg.

Formułka Rhön Rossitten Ges. wskazuje, że szybkość opadania będzie wtedy mniejsza lub równa 0,80 m/sek, gdy wydłużenie będzie miało wartości pierwszej linji poniżej podanej tabelki, zaś obciążenie na m^2 przybierać będzie wartości równe, lub mniejsze od podanych w linji drugiej.

Jak można zauważyć, cyfrom tym odpowiada mniej więcej stały stosunek $\frac{p}{\lambda}$ podany w linji trzeciej tabelki. Stosunek ten jest wskaźnikiem szybowca. Np.

λ =	10	12	14	16	18	20
p =	10,8	13,2	15,5	17,8	19,8	21,9
$\frac{p}{\lambda}$ =	1,08	1,10	1,11	1,11	1,10	1,09

Z powyższego widać, że szybowce, których obciążenie na m^2 jest mniejsze niż podane w tabelce, scharakteryzowane zostaną przez wskaźnik mniejszy niż 1,1 (wartość średnia).

Za szybowce więc wyczynowe będą uważane te wszystkie, dla których wskaźnik $\frac{p}{\lambda}$ przyjmie wartość niższą niż 1,1.

Naprzykład:

Darmstadt II	p = 13,6	λ = 19,2	$\frac{p}{\lambda}$ = 0,71
Professor	p = 12,1	λ = 13,9	$\frac{p}{\lambda}$ = 0,87
Prüfling	p = 1,13	λ = 7,4	$\frac{p}{\lambda}$ = 1,54
S G — 21	p = 11,5	λ = 15,3	$\frac{p}{\lambda}$ = 0,75

Dwa pierwsze niemieckie oraz nasz SG-21 są to szybowce wyczynowe, trzeci nim nie jest.

Oczywiście, że konstrukcja szybowców będzie musiała odpowiadać przepisom R. R. G.

LOTY SZYBOWE W ALPACH

Doświadczenia asa niemieckiego Groenhoffa. — Prądy wstępujące na wysokości 5.000 m. — Start z liny z pomocą 30 narciarzy.

Sympatyczny as niemieckiego szybownictwa, Groenhoff, zainaugurował w zeszłym roku loty szybowcowe wśród wysokich gór, startując z Jungfrau. W tym roku rozpoczął on na nowo swe próby w Davos.

W dniu 19 stycznia wykonał Groenhoff na „Fafnir'rze", holowanym przez samolot, przelotu z Zurichu do Davos, gdzie lądował, po odczepieniu się od samolotu na wysokości 5700 m. Oto, co mówi o tym locie:

„Opuściliśmy Zurich o godzinie drugiej po południu i korzystając z „dziury", znajdującej się na 600 metrach, wznieśliśmy się wyżej, osiągnąwszy w końcu 5.700 m.

Wiatr przeciwny był tak silny, że zużyliśmy aż 2 godziny na pokrycie 120 km., dzielących Zurich od Davos. Dopiero po długich poszukiwaniach ujrzeliśmy nasz cel między górami.

Po paru szeroko zatoczonych kołach, odczepiłem się od samolotu, by rozpocząć szybowanie nad szczytami gór.

Ku memu wielkiemu zdziwieniu skonstatowałem na tej wysokości obecność wspaniałych prądów wstępujących. Mogłem więc wznieść się wyżej i nadal szybować. Zmarzłem jednak tak bardzo, że zdecydowałem się na lądowanie na zamarzniętem jeziorze w Davos.

Przy schodzeniu na dół „Fafnir" przeszedł parę bardzo silnych wstrząsów; jednak wywiązał się ze swego zadania bez zarzutu".

Zadowolony z rezultatów, Groenhoff nadal przeprowadza próby lotów szybowcowych na dużych wysokościach. Za każdym razem holuje go przy starcie samolot, pilotowany przez szwajcara, R. Fretza.

W każdym z dotychczasowych lotów Groenhoff trafiał na prądy wznoszące na dużej wysokości, co, zapewne, przyczyni się do rozwoju sportu szybowcowego w Szwajcarji.

Pewnego dnia, lądując na śniegu, Groenhoff złamał ster wysokościowy. Po dokonaniu naprawy steru okazało się, że puszystość i głębokość śniegu jest tak wielka, iż nie będzie można startować na holu za samolotem. Wówczas Groenhoff zabezpieczył swego „Fafnira", zasypawszy go całkowicie śniegiem, a sam udał się na poszukiwanie innego środka pociągowego.

Następnego dnia rano powrócił i wystartował klasycznym sposobem ze zbocza góry, ściągany na sznurze elastycznym przez... 30 narciarzy, poczem, wyzyskując terenowe prądy wstępujące, zdołał dotrzeć do miejsca bardziej nadającego się do startu za samolotem.



„Fafnir" w otoczeniu narciarzy.

LOTNICTWO W SŁUŻBIE EKSPLOATATORÓW ZŁOTA

Nowa Gwinea jest, jak wiadomo, krajem obfitującym w złoto. Ale eksploatacja jednej z najbogatszych kopalń w prowincji Wan, oddalonej od wybrzeża, była do niedawna bardzo utrudniona.

W roku 1926 towarzystwo eksploatujące kopalnie w Wan musiało liczyć 8 dni na przejazd do Portu Salomona i, wobec tego, dla zaopatrzenia ludności w żywność i inne produkty pierwszej potrzeby, przedsiębrano tylko dwa razy na miesiąc wyprawy do tego portu.

Sytuacja uległa zmianie dopiero w roku 1927, kiedy nowoutworzone towarzystwo Guinea Gold No Liability Co. zdecydowało się na urządzenie próbnych transportów samolotami.

Zakupiwszy samolot De Havilland 9 i zorganizowawszy trzy lądowiska, w marcu 1927 roku dokonano pierwszego lotu z Portu Salomona do Wan.

Od tego czasu, samolot, pilotowany przez p. Mastaro, mając na pokładzie 270 kilogramów ładunku, zaczął kursować codziennie między kopalnią i miastem, zużywając na drogę w dwie strony 1 godzinę i 25 minut. Jak już wspomnieliśmy, na odbycie tej podróży drogą kołową trzeba było dawniej szesnastu dni.

Tegoż roku we wrześniu towarzystwo rozporządzało już trzema samolotami i zaangażowało jeszcze dwóch pilotów.

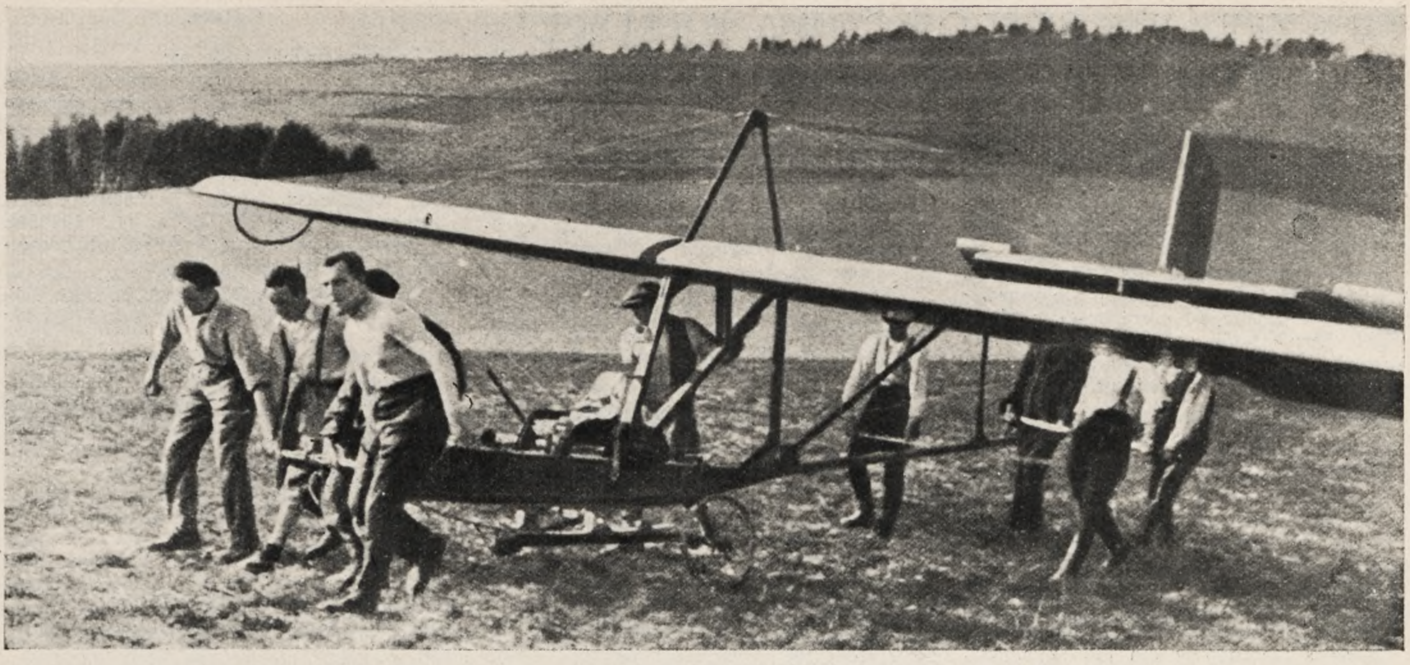
W roku 1928, mimo wielkiego ryzyka przy lotach nad lasami tropikalnemi, Guinea Gold No Liability Company, zachęcona rentownością swej pierwszej linji komunikacyjnej, zmieniwszy nazwę na „Guinea Airways", rozszerzyła swą działalność, rozpoczynając pracę transportową na wielką skalę.

Zakupiono jednopłat Jukers W—34, całkowicie metalowy, z silnikiem Bristol—Jupiter, który jest w stanie przewieźć ponad jedną tonnę ładunku naraz.

Wkrótce wciąż rosnące potrzeby kopalń skłoniły zarząd Guinea Airways do nowego powiększenia taboru lotniczego: zakupiono jeszcze jeden samolot Junkers i cztery samoloty Moth.

Następnie, już w roku 1930, zostały wprowadzone na linji wielkie trójsilnikowe maszyny Junkers G—31, przeznaczone specjalnie do transportowania świdrów wiertniczych i narzędzi potrzebnych w kopalniach.

W chwili obecnej linje Guinea Airways rozwijają się coraz pomyślniej. Zatrudniają one personel, złożony z 70 białych i 300 krajowców. Ich tabor lotniczy osiągnął poważną cyfrę 12 samolotów. Niedawno ukończona została budowa nowego lotniska w Bulolo. Wszystkie dotychczasowe lotniska otrzymały stacje radjotelegraficzne i meteorologiczne.



Na polskim froncie szybowcowym

POLICHNO SZYBOWISKIEM SZKOLNEM POLSKI CENTRALNEJ

Doskonałe własności Polichna zbadała komisja. — Aeroklub Warszawski posiadł własne szybowisko. — Współpraca Komitetu Kieleckiego L. O. P. P.

Celem ostatecznego wyboru szybowiska szkolnego na terenie województwa kieleckiego, zebrała się w Kielcach, w dn. 5 i 6 marca r. b., komisja złożona z przedstawicieli Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Kielcach (pp. prezes wicewoj. dr. Kroebl i Rościszewski — instruktor Komitetu), Aeroklubu Warszawskiego (kpt. Halewski, p. Oleński i p. Stępniewski) oraz z inż. S. Grzeszczyka jako rzeczoznawcy.

Po obejrzeniu w dniu 5 i 6 marca 1932 roku terenów, wskazanych przez Komitet Kielecki i Aeroklub Warszawski (góra Stróżnia oraz wzgórza w Oblęgorku i Polichnie), komisja orzekła, iż teren w Polichnie koło Chęcin, używany w końcu 1931 r. dla celów szkolnych przez pierwszą wyprawę szybowcową Aeroklubu Warszawskiego, najbardziej nadaje się na szybowisko szkolne i jest do tego celu najzupełniej odpowiedni.



1 — p. Z. Oleński, 2. — wicewoj. dr. Kroebl, 3. — p. L. Zasuszanka, 4. — p. Rościszewski, 5. — inż. Grzeszczyk, 6. — kpt. Halewski. Brak p. Stępniewskiego.

Tereny w Polichnie posiadają następujące własności:

1) Bardzo skupione wzgórza, nadające się do lotów szkolnych kat. A i B przy wszystkich kierunkach wiatru,

2) Naokoło wzgórz płaskie tereny, pozwalające na dogodne lądowanie szybowców oraz samolotów,

3) Zbocza dla lotów żaglowych przy wietrze o kierunku zbliżonym do S. S. W.,

4) Wszystkie wzgórza stanowią nieużytki porośnięte trawą i mchem, ułatwiając start i obsługę,

5) Centralne położenie w kraju,

6) Komunikacja kolejowa i szosowa,

7) Możliwość założenia lotniska sportowego, z którego dałyby się wykonywać loty holowane.

Własności powyższe kwalifikują tereny w Polichnie na szybowisko szkolne, na którym szkolenie będzie mogło odbywać się przy bardzo różnorodnych warunkach atmosferycznych. Ilość wypadków z ludźmi i uszkodzeń szybowców, ze względu na ukształtowanie zbocz i charakter przedpoli, powinna być minimalna.

Dzięki powyższym własnościom, tereny w Polichnie mogą konkurować, jako szybowisko szkolne, z Bezmiechową, która posiada trudne warunki komunikacyjne i położona jest daleko od centrum Polski.

VII WYPRAWA SZYBOWCOWA AEROKLUBU LWOWSKIEGO DO BEZMIECHOWEJ

Aeroklub Lwowski organizuje VII wyprawę szybowcową do Bezmiechowej, która obecnie trwać będzie o wiele dłużej, bo aż dwa miesiące, mając obfity program. Wyprawa rozpocznie się dnia 9 maja i zakończy się 9 lipca.

W przeciwieństwie do poprzednich, w programie VII-ej wyprawy nie przewiduje się szkolenia początkowego, lecz tylko doszkolenie, trening oraz próby specjalne, przyczem pierwszeństwo będą mieli kandydaci z innych klubów.

Program wyprawy.

Program VII Wyprawy jest następujący:

1) Kurs wyższy nauki pilotażu na szybowcach dla pil. szyb. kat. B oraz pil. siln., w trzech turnusach, po 20-tu uczniów: 1-szy turnus w czasie od 9 do 28 maja, 2-gi od 30 maja do 18 czerwca i 3-ci od 20 czerwca do 9 lipca.

2) Kurs treningowy dla pil. szyb. kat. C, w dwóch turnusach, po 10-ciu pilotów: 1-y turnus w czasie od 9 do 28 maja i 2-gi od 20 czerwca do 9 lipca.

3) Kurs instruktorów szybownictwa dla 10—15 pil. szyb. kat. C, w czasie do 30 maja do 18 czerwca.

Program tego kursu obejmować będzie:

a) wykłady teoretyczne (rozwój szybownictwa w Polsce i zagranicą; meteorologja; budowa, montaż, regulacja, konserwacja i remonty szybowców; mechanika lotu; teorja lotu żaglowego; technika startu, lotu i lądowania; metodyka szkolenia; poszukiwanie i urządzanie szybowisk; organizowanie lotów).

b) zajęcia praktyczne: w warsztacie — przy montażu, regulacji, konserwacji i remontach szybowców; na szybowisku — przy organizowaniu i instruowaniu lotów szkolnych i treningowych.

c) loty treningowe uczestników kursu na szybowcach szkolnych i, ewentualnie, treningowych.

Z wykładów teoretycznych odbędzie się egzamin, poczem absolwentom kursu wydawane będą świadectwa instruktorskie.

Zgłaszanie kandydatów.

Na kurs wyższy nauki pilotażu na szybowcach przyjmowani będą pil. szyb. kat. B (wyjątkowo A) oraz piloci silnikowi. Wszystkie miejsca na 1-szym turnusie tego kursu Aeroklub Lwowski przeznacza dla pozostałych klubów lotniczych Polski i zgłoszenia własnych członków będzie uwzględniał tylko w wypadku niedostatecznej ilości zgłoszeń z pozostałych klubów. Na 2-gim turnusie (w związku z prowadzonym równocześnie kursem instruktorów szybownictwa) Aeroklub Lwowski uwzględni kilka zgłoszeń kandydatów zupełnie surowych.

Na kurs treningowy przyjmowani będą pil. szyb. kat. C, przyczem pierwszeństwo przysługiwać będzie tym, którzy kat. C uzyskali w ubiegłych latach.

Na kurs instruktorów szybownictwa przyjmowani będą tylko pil. szyb. kat. C. Pierwszeństwo przysługiwać będzie tym klubom lotniczym, które nie posiadają jeszcze własnych instruktorów.

Uwzględniane będą zgłoszenia jedynie osób stowarzyszonych w klubach i organizacjach lotniczych. Zgłoszeń osób niestowarzyszonych Aeroklub Lwowski nie będzie rozpatrywał.

Zgłoszenia należy przesyłać przez zarządy organizacyj. Wzory zgłoszeń otrzymać można w klubach

Terminy zgłoszeń.

Uwzględniane będą zgłoszenia, nadesłane do Aeroklubu Lwowskiego w terminach:

1) Na kurs wyższy: 1-y turnus do 26 kwietnia, 2-i do 17 maja, 3-i do 7 czerwca.

2) Na kurs treningowy: 1-y turnus do 26 kwietnia, 2-i do 7 czerwca.

3) N kurs instruktorów do 24 maja.

Zgłaszanie szybowców.

Poza własnemi, Aeroklub Lwowski przewiduje udział innych szybowców, które mogą być zgłaszane do celów:

a) szkolenia i treningu członków organizacyj zgłaszających,

b) pomiarów naukowo - doświadczalnych.

Transport, hangarowanie, użytkowanie i remonty ewentualnych uszkodzeń zgłaszanych szybowców obejmować będą indywidualne umowy zgłaszających z Aeroklubem Lwowskim.

Aeroklub Lwowski nie będzie rozpatrywał zgłoszeń szybowców, których obliczenia aerodynamiczne i statyczne oraz rysunki nie zostały zatwierdzone przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa lub Bureau „Veritas".

Opłaty.

Opłaty wynosić będą za:

1) jeden turnus kursu wyższego zł. 50,

2) jeden turnus kursu treningowego zł. 10,

3) kurs instruktorów zł. 25.

Opłaty należy przesyłać zgóry, w pełnej wysokości, wraz ze zgłoszeniami (konto czekowe P. K. O. Nr. 101556). Zgłoszeń nieopłaconych Aeroklub Lwowski nie będzie rozpatrywał.

Opłaty zostaną zwrócone jedynie tym, których zgłoszenia nie zostaną uwzględnione.

Od opłat wyszczególnionych powyżej pobierane będą na miejscu w Bezmiechowej 20% dopłaty na fundusz pomocy dla wszystkich osób, które ulegną w szkole szybowcowej w Bezmiechowej ewentualnym nieszczęśliwym wypadkom.

Pomoce finansowe udzielane będą jedynie w zakresie sum uzyskanych tą drogą.

Dopłaty powyższe nie dotyczą tych osób, które wykażą się polisami ubezpieczeniowemi od wypadków lotniczych, ważnemi w okresie odnośnych kursów.

Koszty utrzymania i pomieszczenia.

Aeroklub Lwowski będzie mógł dostarczyć 50-ciu pomieszczeń (w tem kilka dla pań) wraz z całodziennem utrzymaniem po cenie: około zł. 4.— dla uczestników wyprawy i zł. 7.— dla gości.

Aeroklub Lwowski, w zależności od wysokości subwencyj oraz taboru, jakie otrzyma na zorganizowanie powyższych kursów, zastrzega sobie prawo ich odwołania lub zmian, bez ponoszenia kosztów, jakie z tego tytułu mogą wyniknąć dla osób zainteresowanych.

TEGOROCZNY PROGRAM „POLICHNA"

PRACE SZYBOWCOWE AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

Prace Sekcji Szybowcowej A. W. w 1932 r., po za szkoleniem własnych członków, będą miały na celu budzenie ruchu szybowcowego na terenie stolicy i kierowanie nim, oraz pomoc w organizowaniu kół i sekcyj szybowcowych na terenie objętym wpływami A. W.

Ze względu na te postulaty, Sekcja Szybowcowa A. W. nawiązuje kontakt z takiemi organizacjami, jak Aerokluby nieposiadające jeszcze własnych sekcyj szybowcowych oraz z innemi stowarzyszeniami, które albo same mogłyby utworzyć u siebie koła szybowcowe, albo na podstawie ścisłej współpracy szkolić swych członków w A. W.

W ramach programu szkolenia przewidziane jest zwerbowanie i wyszkolenie do kat. B 30 kandydatów, mających kwalifikacje zdrowotne C. B. L. L. na pilota wojskowego, oraz pierwszy stopień p. w. Kandydaci ci będą później skierowani do centrów pilotażu motorowego.

Pozatem prace Sekcji Szybowcowej A. W. pójdą w kierunku organizowania i rozwijania centrum szybowcowego w Polichnie. W tej dziedzinie Sekcja współpracuje ściśle z Komitetem Wojewódzkim L. O. P. P. w Kielcach. Komitet ten, dzięki bardzo przychylnemu stanowisku zajętemu wobec szybownictwa (co należy głównie przypisać zasługom p. p. prezesa dr. Kroebla i wiceprezesa inż. Wolskiego oraz energji insp. L. O. P. P. p. Rościszewskiego) bardzo dużo zrobił i zamierza zrobić w tej dziedzinie.

Współpraca z Komitetem Kieleckim, po uzgodnieniu postulatów ogólnych, została oparta na konkretnym podziale pracy. Działalność Komitetu będzie miała na celu przedewszystkiem poczynienie inwestycji stałych na terenach szybowcowych w Polichnie, które były używane do szkolenia i zostały poznane w czasie zeszłorocznej wyprawy szybowcowej A. W. Przedewszystkiem ma być wybudowany stały hangar i przygotowane przynajmniej prymitywne lądowisko dla samolotów.

Aeroklub Warszawski, wspólnie z Komitetem Wojewódzkim L. O. P. P. w Kielcach, projektuje następujące wyprawy do Polichna w roku bieżącym:

I — 29-IV do 20-V.; II — 1-VI do 5-VII. III — 15.VII do 15-IX.; IV — 20-IX do I-XI.

Zgłoszenia na wyprawy: I i III należy kierować do Sekcji Szybowcowej A. W. Ponieważ wyprawy II i IV będą całkowicie finansowane przez Kom. Kielecki, kierownictwo zaś z ramienia A. W. obejmie najprawdopodobniej p. insp. Rościszewski, zgłoszenia na te wyprawy należy kierować do Kom. Woj L. O. P. P. w Kielcach.

W czasie wymienionych wypraw przewidziane jest w pierwszej linji szkolenie w kategorji A i B. Czas wyszkolenia do kat. B, po uprzedniem szkoleniu samochodowem, przewidywany jest dwutygodniowy.

Co się tyczy bliższych szczegółów wyprawy wiosennej, to przewiduje się wyszkolenie na niej około 30 uczestników do kat. B.

W tej liczbie 10-u kandydatów z Kielc będzie szkolonych jako grupa eksperymentalna, bez przygotowania samochodowego, reszta członków natomiast przejdzie przeszkolenie za samochodem na lotnisku w Warszawie, w czasie od 4-go do 25-go kwietnia. Szkolenie będzie się odbywać na szybowcach CWJ.

Z porównania wyników osiągniętych przy jednym i drugim systemie szkolenia będą wyciągnięte odpowiednie wnioski na przyszłość.

Poza kandydatami, którzy mają szkolić się do kat. B projektuje się wyszkolenie do kat. C (lub przynajmniej danie treningu przygotowawczego do tej kategorji) grupy złożonej z 8 — 10 osób z pośród zeszłorocznych „polichniaków" i pilotów motorowych.

ZJAZD KLUBÓW W SPRAWIE SZYBOWNICTWA

ustalił zasady organizacji lotnictwa bezsilnikowego w Polsce.



Siedzą: wiceprezes A. Pozn. p. R. Święcicki, kpt. M. Iżycki, dyr. W. Makowski, kpt. S. Skarżyński, przewodniczący zjazdu radca R. Adamowicz, prezes A. Lw. prof. E. Geisler, prof. Łukasiewicz. Stoją: M. Jonikas, inż. A. Bartolewski (Lublin), K. Markiewicz (Wilno), J. Szałowski (Biała Podl.), J. Osiński, kpt. T. Halewski, inż. W. Bereza, prezes A. Wil. por. B. Zakrzewski, wiceprezes A. Gd. Z. Ratajski, del. L. O. P. P. inż. J. Kawecki, W. Stępniewski, inż. M. Siekierski (Kraków), mjr. J. Wierzejski (Śląsk), mjr. Banaszak (Łódź), B. Łopatniuk (Lwów) i inż. S. Grzeszczyk.

W dniu 2 kwietnia obradował w Warszawie zjazd poświęcony omówieniu projektów dotyczących organizacji szybownictwa. Zjazd zwołany został przez Radę Klubów. Oprócz delegatów Klubów wzięli w niem udział przedstawiciele władz (radca Adamowicz z Wydz. Lotn. Cywilnego M. K. i kpt. Skarżyński z Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk.), Zarządu Głównego L. O. P. P. (inż. Kawecki), A. R. P., Instytutu Szybownictwa we Lwowie (p. prof. Łukasiewicz), oraz członkowie komisji szybowcowej Rady Klubów. Związek Awiatyczny, nie mogąc wysłać swoich delegatów, nadesłał telegram z usprawiedliwieniem i życzeniami.

Na przewodniczącego Zjazdu wybrano p. radcę Adamowicza, na sekretarza p. W. Stępniewskiego z A. W.

Przedmiotem obrad były trzy projekty, opracowane przez Komisję, pracującą pod przewodnictwem p. radcy Adamowicza:

a) Regulamin Polskiego Komitetu Szybowcowego,

b) Regulamin Okręgowych Komitetów Szybowcowych,

c) Zasady organizacyjne kół szybowcowych.

Nad projektami wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos pp.: B. Łopatniuk z Aeroklubu Lwowskiego, inż. Kawecki (L. O. P. P.), kpt. Halewski z A. W., prof. Geisler z A. L., dyr. Makowski, red. Osiński, por. Zakrzewski z A. Wil., prof. Łukasiewicz i inż. Grzeszczyk.

Dłuższą dyskusję wywołał punkt określający sprawę budowania szybowców przez Kluby i koła szybowcowe.

Wszystkie trzy projekty przyjęto z małemi poprawkami. Wybrano delegację, która ma się udać do p. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego z prośbą o zatwierdzenie uchwalonych przez Zjazd regulaminów.

ORGANIZACJA POLSKIEGO SZYBOWNICTWA

Utworzenie Polskiego Komitetu Szybowcowego. — Komitety Okręgowe. — Warunki dla powstających Kół.

Stworzenie podstaw organizacyjnych dla dalszego rozwoju i rozbudowy naszego szybownictwa jest faktem dokonanym. Ramy organizacyjne, które podajemy niżej do wiadomości zainteresowanym, są wynikiem prac dokonanych wspólnie przez przedstawicieli władz, LOPP, A.R.P. i Klubów.

Myślą przewodnią autorów organizacji szybownictwa w Państwie było oparcie jej na podstawach istniejącego stanu rzeczy oraz ustalenie ram, które zapewnią właściwe drogi dalszego rozwoju, przez odpowiedni podział organizacyjny poszczególnych gałęzi pracy i nadzoru nad jej wykonaniem. Bardzo możliwe, że życie i praktyczne stosowanie nowej organizacji wskażą pewne konieczne zmiany lub zmuszą do pewnych odchyleń od przyjętych zasad. Będą to jednak już tylko korekty form zdecydowanych, a nie poszukiwanie nowych. Bezplanowy i dziki ruch nie będzie mógł grozić pięknie zaczętemu dziełu.

Jeśli chodzi o szczegóły organizacji szybownictwa, to, przedewszystkiem, podkreślić należy zasadę, zawartą w tej organizacji: scentralizowanie praw i obowiązków w kierunku opracowywania wytycznych ogólnych, współdziałania z instytucjami centralnemi oraz szybowcową pracę konkretną dla całego Państwa — i zdecentralizowanie bezpośredniego kierownictwa pracą szybowcową, teoretyczną i praktyczną, w okręgach.

Dalej nasza organizacja przewiduje zdecydowanie zasadę ścisłej współpracy na niwie szybowcowej czynników rządowych z czynnikami społecznemi, reprezentowanemi przez Kluby i Komitety LOPP. — tak w centrali, jak i na prowincji.

Pozatem, wprowadza obowiązek samowystarczalności kół szybowcowych, które muszą swą działalność opierać na własnych środkach finansowych, zdobytych i zebranych na miejscu.

Na finansową i materjałową pomoc centralną liczyć mogą tylko te ośrodki pracy szybowcowej, których cele i zadania mają niewątpliwy charakter ogólno-państwowy, a więc Instytut Szybowcowy, Bezmiechowa i Polichno, a ewentualnie i nowe ośrodki o tym samym charakterze.

Polski Komitet Szybowcowy przystąpi niezwłocznie po ukonstytuowaniu się do opracowania całego szeregu koniecznych instrukcyj i wskazówek dla Komitetów Szybowcowych i Kół. Obecnie uważamy za konieczne podanie do wiadomości tych czynników, które organizują lub zamierzają organizować koła szybowcowe na prowincji, paru zasadniczych rad i wskazówek, będących rozwinięciem „Zasad organizacyjnych Kół Szybowcowych".

Koła muszą być zakładane z pełną świadomością konieczności oparcia swej pracy i egzystencji na własnych siłach i środkach.

Ta samowystarczalność musi być zapewniona w dwojakim kierunku: organizacyjnym i materjalnym.

Strona organizacyjna sprowadza się właściwie do stworzenia Koła i uzyskania instruktora, mającego kwalifikacje do prowadzenia teoretycznego i praktycznego wyszkolenia, zapewnienie sobie terenu na szybowisko i pomieszczenia na szybowiec (który musi być przechowywany pod dachem) i na kurs teoretyczny.

Strona materjalna polega na zebraniu środków na zakup szybowca i amortyzatora [1], na koszty prowadzenia wyszkolenia i, ewentualnie, na koszty prowadzenia tudzież utrzymania instruktora.

Sprawa pozyskania przez Koło szybowca i instruktora oraz kwestja wyszkolenia wymagają paru jeszcze słów.

Szybowiec szkolny może być uzyskany przez:

1. Zakupienie szybowca gotowego.

2. Zakupienie szybowca przygotowanego zupełnie lub częściowo w wytwórni do montażu i zmontowanie go na miejscu.

3. Zbudowanie szybowca przez Koło, na podstawie rysunków.

Ten trzeci sposób może być wybrany tylko przez te Koła, które dysponują odpowiedniem pomieszczeniem na budowę i odpowiednimi specjalistami, którzy budowę wykonają. W wypadku tym (3) konieczne jest również zapewnienie sobie fachowej kontroli budowy maszyny.

Odnosi się to, naturalnie, wyłącznie i jedynie do szybowców szkolnych, znanej już i wypróbowanej konstrukcji, a więc w chwili obecnej: CWJ i „Czajki".

Budowanie w Kołach szybowcowych maszyn własnego pomysłu i konstrukcji jest zabronione.

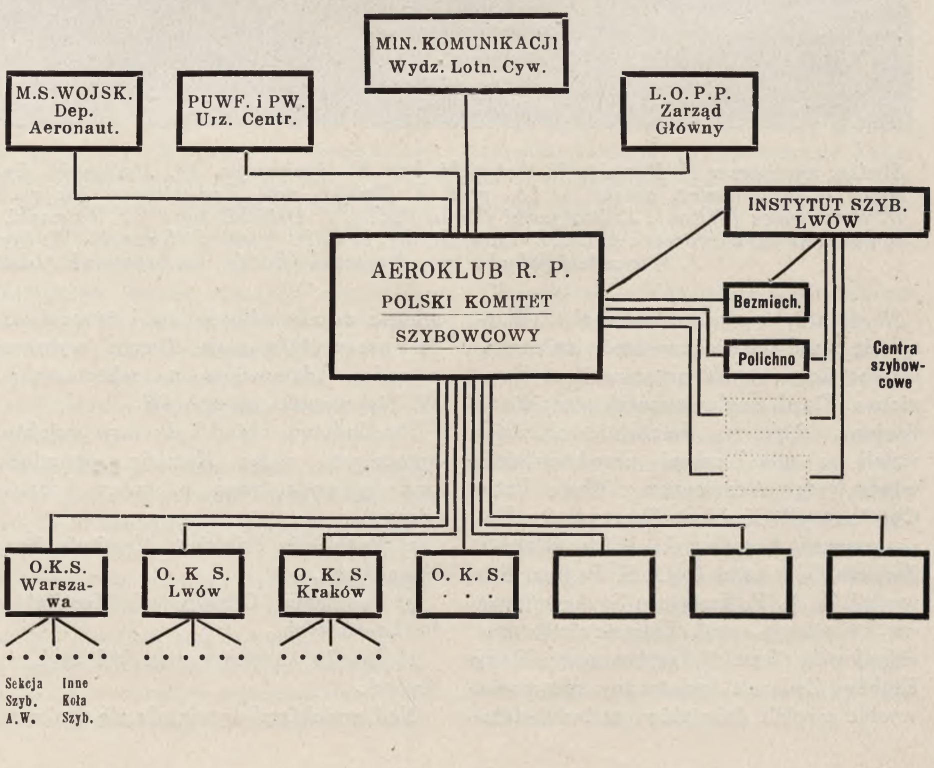
Co do szkolenia praktycznego, to należy raz jeszcze zaznaczyć, że prowadzić je może pilot szybowcowy kat. C, upoważniony do tego i odpowiedzialny za bezpieczeństwo szkolących się.

Zasadnicze szkolenie w Kołach winno normalnie ograniczać się do kategorji A. Starty za samochodem, jako niebezpieczne, nie powinny być stosowane.

Dalsze szkolenie na miejscu jest uzależnione od specjalnych warunków. Kontrola ewentualnej budowy w Kole szybowca przez odpowiedniego fachowca i prowadzenie wyszkolenia przez właściwą osobę są sprawami pierwszorzędnego znaczenia. Od nich zależy bezpieczeństwo lotów — a więc zdrowie i życie szkolących się. Dlatego nigdy nie jest dosyć zwracania specjalnej uwagi na te sprawy i podkreślania ich ważności.

[1]) Koszt szybowca CWJ lub szkolnej „Czajki" wynosi 2 — 3.000 zł. Amortyzator kosztuje około 400 zł.

SCHEMAT ORGANIZACYJNY SZYBOWNICTWA



Zagadnienie zdobycia przez Koło instruktora jest bardzo ważne, bo pociąga za sobą, poza omówionemi już konsekwencjami, jeszcze i skutki finansowe dla Koła. Koło posiadające własnego instruktora (członka Koła) może preliminować sumę potrzebną na wyszkolenie jednego członka — przy grupie 10 do 12 ludzi — na 30 do 50 zł., posiadając już, naturalnie, własny szybowiec i używając szkolących się do obsługi startowej.

Jeśli instruktor będzie sprowadzony z poza Koła, to koszty te mogą znacznie wzrosnąć, zależnie od warunków lokalnych, i wynieść do 100 zł. za jednego szkolącego się.

Nowo-organizowane Koła winny zatem możliwie jaknajwcześniej wybrać z pośród siebie przyszłego instruktora i zapewnić mu możność zdobycia koniecznych wiadomości, wysyłając go na kurs, a równocześnie zbierać pieniądze na szybowiec.

Po spełnieniu tych warunków można dopiero przystąpić do właściwej pracy szybowcowej. Rozpoczynanie działalności, która nie posiada realnych podstaw bytu, może mieć tylko ujemne znaczenie dla szybownictwa i lotnictwa w ogólności — na danym terenie, bo zniechęca młodych i zapalonych adeptów sztuki latania.

Pamiętać należy, że Koła szybowcowe są powołane do propagowania na prowincji zrozumienia i zamiłowania do lotnictwa i do werbowania członków dla Klubów lotniczych, czyli do budowania wspólnie, wielkości naszego lotnictwa narodowego.

Poniżej podajemy omówione regulaminy, zatwierdzone przez P. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K. w dniu 4 kwietnia r. b.

POLSKI KOMITET SZYBOWCOWY

Szybownictwo, będąc gałęzią sportu lotniczego, jest dziedziną pracy Klubów. Podlega Aeroklubowi Rzeczypospolitej, jako naczelnemu reprezentantowi sportu lotniczego w Polsce. Praca szybowcowa, z uwagi na swój odrębny charakter, winna być, w miarę potrzeby, wydzielona z Klubów i przeniesiona na teren specjalnych sekcyj lub kół, pracujących na terenie działania danego Aeroklubu, pod kierownictwem bezpośredniem Klubów a zwierzchniem — Okręgowego Komitetu Szybowcowego. Organem naczelnym, kierującym pracą szybowcową w Polsce jest Polski Komitet Szybowcowy (P.K.S.) przy Aeroklubie Rzeczypospolitej.

Organizacja P. K. S.

1) Zadaniem P. K. S. jest czuwanie nad racjonalnym rozwojem i działalnością szybownictwa w Polsce. P. K. S. działa przy A.R.P., korzystając z lokalu i aparatu biurowego A. R. P. Komunikaty swe ogłasza w biuletynie oficjalnym A. R. P.

2) P. K. S. spełnia swoje zadania przez:

a) układanie planu działania w pracy szybowcowej i programu wyszkolenia pilotów szybowcowych;

b) utrzymywanie bezpośredniego kontaktu z władzami i centralnemi organizacjami społecznemi, celem uzyskania poparcia organizacyjnego, materjałowego i finansowego dla pracy i rozwoju szybownictwa;

c) opracowywanie wniosków w sprawie podziału przez władze przyznawanych pomocy finansowych i materjałowych;

d) opracowywanie instrukcyj i wskazówek w zakresie szybownictwa, wypływających z uprawnień A. R. P. lub zleconych przez Ministerstwo Komunikacji;

e) kontrolowanie i nadzorowanie wykonywania programu wyszkolenia i pracy szybowcowej Okręgowych Komitetów Szybowcowych;

f) utrzymywanie stałego kontaktu z Instytutem Szybownictwa we Lwowie, jako instytucją naukową;

g) przeprowadzanie i organizowanie ogólnokrajowych wypraw i zawodów szybowcowych oraz reprezentowanie polskiego szybownictwa na międzynarodowych konkursach i zjazdach szybowcowych;

d) czuwanie nad konserwacją, utrzymaniem i organizacją szybowisk ogólnokrajowych;

i) propagowanie szybownictwa wszelkiemi sposobami (prasa, odczyty i t. p.).

3) P. K. S. składa się z delegatów: Wydziału Lotnictwa Cywilnego Min. Kom., Dep-tu Aeronautyki MSWojsk., P.U.W.F. i P.W., Zarządu Głównego L. O. P. P., Komisji Sportowej A. R. P., Instytutu Szybownictwa, każdego O. K. S. i 2 członków wybranych imiennie.

4) P. K. S. wybiera z pośród siebie na pierwszem posiedzeniu przewodniczącego, dwóch zastępców i sekretarza, którzy stanowią Zarząd P. K. S. Na temże posiedzeniu P. K. S. wybiera członków imiennych. Zarząd P. K. S. i członkowie wybrani imiennie piastują swe mandaty przez rok od chwili wyboru. Ponowny wybór wszystkich wymienionych jest dopuszczalny.

5) P. K. S. zbiera się dwa razy w roku.

6) Zarząd P. K. S. zbiera się raz na kwartał lub też częściej, na zaproszenie przewodniczącego. Zawiadomienie o zebraniu P. K. S. musi być wysłane na 2 tygodnie przed terminem, z dołączeniem porządku dziennego i materjałami do tematów obrad.

7) Uchwały P. K. S. i jego zarządu zapadają zwyczajną większością głosów obecnych. Przy równej ilości głosów decyduje głos przewodniczącego.

8) Przed pierwszem posiedzeniem P. K. S. — A. R. P. uzyskuje od urzędów i instytucyj wyznaczenie delegatów do P. K. S. Pierwsze posiedzenie P. K. S. zwołuje A. R. P.

OKRĘGOWE KOMITETY SZYBOWCOWE

1) Przy Aeroklubach afiljowanych do A. R. P. powstają — tam gdzie istnieje lub tworzy się ruch szybowcowy poza Aeroklubami — Okręgowe Komitety Szybownictwa, które są organami wykonawczemi P. K. S. w terenie.

W okręgach, gdzie O. K. S. nie powstaje, jego obowiązki i uprawnienia sprawują sekcje szybowcowe Aeroklubów.

2) O. K. S. mają za zadanie realizowanie na terenie swej działalności, który pokrywa się z rejonem działania danego Aeroklubu, programu pracy szybowcowej, a przedewszystkiem:

a) utrzymywanie bezpośredniego kontaktu z Kołami szybowcowemi swego rejonu i ustawiczne czuwanie nad ich działalnością, potrzebami i zamierzeniami;

b) uzgadnianie pracy poszczególnych Kół, w myśl wytycznych P. K. S., ze specjalnem uwzględnieniem spraw wyszkolenia i sprzętu;

c) informowanie P. K. S. o stanie pracy szybowcowej w Kołach.

3) W skład O. K. S. wchodzą: a) dwóch delegatów danego Aeroklubu, b) oficer pełniący funkcje kierownika P. W. lotniczego w Klubie, c) po jednym delegacie Woj. Kom. L. O. P. P. i równorzędnych danego okręgu, d) po jednym delegacie Kół szybowcowych, a w razie potrzeby — e) dwóch członków wybranych imiennie.

4) O. K. S. odbywa posiedzenia raz na kwartał, lub częściej, na życzenie swego Zarządu.

5) Postanowienia dotyczące P. K. S. pod 4, 7 i 8 Regulaminu P. K. S. — odnoszą się również do O. K. S., z zamianą „A. R. P." na „Aeroklub".

ZASADY ORGANIZACYJNE KÓŁ SZYBOWCOWYCH

Biorąc pod uwagę znaczenie szybownictwa dla rozwoju sportu lotniczego w ogólności, a również i dla P. W. lotniczego; jakoteż ze względu na konieczność ujęcia całego ruchu szybowcowego we właściwe ramy, celem zapewnienia mu racjonalnego rozwoju i nierozpraszania pracy i środków, — ustala się następujące zasady dla powstawania Kół Szybowcowych, które będą popierane przez Ministerstwo Komunikacji i L. O. P. P.

1) Koła Szybowcowe mogą powstawać jedynie w oparciu o Okręgowy Komitet Szybownictwa, który działa na danym terenie. Do czasu powstania tego Komitetu, jako Koła Szybowcowe danego Aeroklubu lub LOPP.

2) Na terenie miasta, czy gminy wiejskiej, może istnieć tylko jedno Koło, które może tworzyć swoje oddziały przy poszczególnych stowarzyszeniach, szkołach, wytwórniach i t. p., bądź też dzielić się na grupy, złożone z członków, złączonych wiekiem lub zawodem, np.: grupy uczniów, studentów, oficerów, pilotów rezerwy i t. p.

3) Terenem działalności Koła jest miasto lub gmina, w których znajduje się siedziba Koła.

4) Na czele Koła stoi zarząd, złożony z 3 do 7 osób, wybierany przez członków na rok, zależnie od potrzeb i liczebności Koła.

5) Celem zachowania łączności organizacyjnej i nadzoru, w skład zarządu Koła winien wchodzić z urzędu delegat Klubu lub Komitetu, przy którym Koło istnieje.

Koła szkolne posiadają pozatem opiekunów z ramienia dyrekcji szkoły.

6) Latanie może odbywać się jedynie

pod osobistym kierunkiem instruktora, którym może być tylko pilot żaglowy (kat. C) posiadający upoważnienie do szkolenia wydane przez A. R. P., a zatwierdzone przez Wydział Lotn. Cywilnego M. K.

7) Do Kół należeć może młodzież płci obojga od lat 16.

8) Przed nabyciem szybowca i rozpoczęciem szkolenia, Koło winno zgłosić swe powstanie w Polskim Komitecie Szybownictwa przy A. R. P. (za pośrednictwem O. K. S. lub gdy O. K. S. na danym terenie nie istnieje przez odpowiedni Aeroklub lub Komitet L. O. P. P.). Zgłoszenie winno zawierać dane organizacyjne Koła i zobowiązanie się do przestrzegania ścisłego niniejszych zasad oraz wszelkich wskazówek i instrukcji P. K. S. i O. K. S., a specjalnie co do przepisów bezpieczeństwa lotów, systemu szkolenia i wyboru sprzętu.

9) Przyjęcie zgłoszenia Koła daje mu prawo do korzystania z pomocy organizacyjnej O.K.S., do uczestniczenia w zawodach krajowych i zagranicznych szybowcowych, narówni z członkami Aeroklubów, oraz do ubiegania się o subwencje materjałowe i finansowe.

10) O zarejestrowaniu Koła (przyjęciu zgłoszenia) decyduje P. K. S. w porozumieniu z O. K. S.

11) Celem istnienia Kół Szybowcowych jest:

a) szkolenie pilotów szybowcowych (ślizgowych) kategorji A i B oraz trening;

b) ułatwianie pilotom kategorji B dalszego szkolenia w centrach szybowcowych na pilotów żaglowych (kat. C);

c) werbowanie odpowiednich kandydatów dla Aeroklubów do Centrów P. W. lotn.;

d) propaganda lotnictwa bezsilnikowego i silnikowego oraz szkolenie członków Koła w dziedzinie lotnictwa.

12) Szybowce do szkolenia i treningu nabywać należy albo gotowe, albo zupełnie przygotowane do montażu.

Budowę szybowców konstrukcji znanej, według nabytych rysunków, mogą przeprowadzać tylko Aerokluby i Koła, posiadające do tego odpowiednie warunki.

13) Koła muszą istnienie swe opierać przedewszystkiem na dochodach ze składek członkowskich, na dochodach za szkolenie i na lokalnych pomocach finansowych.

14) Za szkolenie Koła muszą pobierać opłaty, które winny być tak kalkulowane, aby pokrywały istotne jego koszty, ekspansowane przez Koło gotówką.

TRZECI OŚRODEK SZYBOWNICTWA — GRZEGORZEWO POD WILNEM

Już w trakcie druku numeru, nadeszła do nas wiadomość, że i Aeroklub Wileński posiadł własne szybowisko szkolne. Znajduje się ono w pobliżu stacji kolejowej Landwarów, oddalonej od Wilna o 19 km (25 minut jazdy), we wsi Grzegorzewo. Tereny te zostały oblatane w drugi dzień świąt Wielkanocnych przez p. Jonikasa oraz kierownika Sekcji Szybowcowej A. Wil., pil. mot. p. K. Markiewicza. P. Jonikas wykonał lot trwający 32 sek., p. Markiewicz — 41 sek. Lotem tym p. Markiewicz zdobył kat. A. Pozatem dwóch innych kandydatów surowych, pp. Kurec i Podziunas, wykonali loty warunkowe kat. A, przyczem Aeroklub Wileński ustanowił swego rodzaju rekord, bo wylaszował chyba najcięższego szybownika (106 kg. wagi...)

Obecnie kończy się w Wilnie kurs teoretyczny. Szkolenie praktyczne ma się rozpocząć w końcu kwietnia r. b. Na przeszkodzie stoi brak sprzętu. Klub Wileński posiada zaledwie jeden szybowiec. W tych warunkach szkolenie nie będzie mogło być prowadzone racjonalnie. Klub Wileński nie traci jednak nadziei. Ożywiony jest zapałem i wierzy, że już wkrótce zagospodaruje się na własnem szybowisku i wyszkoli większą ilość kandydatów. Przedewszystkiem mają być szkoleni piloci motorowi.

Grzegorzewo ma wiele danych na to, że będzie nadawało się także do lotów żaglowych. Narazie nie zdołano tego sprawdzić. Położone jest w malowniczej okolicy Wilna, posiadając dogodny dojazd koleją i szosą. Na miejscu znajduje się szopa. W pobliżu jest majątek Grzegorzewo.

ZAGRANICA O NASZEM SZYBOWNICTWIE

Zdobycze osiągnięte przez polskie szybownictwo na jesieni ub. r. wywołały oddźwięk w prasie zagranicznej.

Bardzo pochlebnie wyraziły się o polskiem szybownictwie pisma czeskie: Letectvi i Letec, stawiając jego rozwój za wzór organizacjom czeskim. Powściągliwie, ale naogół ściśle informują o nas Rosjanie. Milczą zupełnie — Niemcy.

W numerze 558 „Les Ailes" (25.II.1932) ukazał się krótki artykuł o rozwoju polskiego szybownictwa, podpisany przez M. J. Rozwadowskiego. Pomimo, że temat potraktowany jest bardzo pobieżnie, czego autor nie mógł uniknąć w tak szczupłym artykule, zwrócił on niewątpliwie uwagę francuskich sfer sportowo-lotniczych. Można to wywnioskować już choćby z nagłówka, podanego przez redakcję:

„Któżby się spodziewał, że w Polsce szybownictwo osiągnęło stopień rozwoju, którego pozazdrościć może Francja i który porównać można jedynie ze stopniem doskonałości, na jakim znajduje się szybownictwo niemieckie. Piloci szybowcowi w Polsce uprawiają holowanie za samolotem, co u nas we Francji ciągle jeszcze uważane jest za niebezpieczną akrobację".

Jako ilustracje artykułu, zamieszczają Les Ailes fotografje i szkice szybowców.

DZIAŁALNOŚĆ RADY KLUBÓW W ROKU 1931

Pod przewodnictwem prezesa, p. rektora Pruszkowskiego, odbyło się w dniu 2 kwietnia zebranie sprawozdawczo - wyborcze Rady Klubów. Ze sprawozdania wynika, że Rada wypełniła swoje zadanie w granicach jej zakreślonych.

W okresie ostatniej kadencji r. 1931-32 odbyło się 7 zebrań plenarnych ogólnych oraz 1 specjalne, poświęcone wyłącznie szybownictwu. Zebrań Prezydjum było 5. Otrzymano i wysłano listów 417. Wydano okólników do Klubów 17.

Z ważniejszych spraw, załatwionych przez Prezydjum w okresie sprawozdawczym, wymienić należy w porządku chronologicznym: współudział przy łączeniu Klubów poznańskich, interwencja w sprawie konsolidacji stosunków na Śląsku i w Krakowie, ułożenie kalendarza zawodów (prowizorycznego), zajęcie się weryfikacją i transportem do Klubów sprzętu łódzkiego, opracowanie projektów organizacji szybownictwa (przez specjalną komisję z udziałem osób z poza Rady). Zajmowano się pozatem podziałem wszystkich subsydjów gotówkowych i materjalnych, oraz interwencją na rzecz poszczególnych Klubów u władz centralnych. Prowadzona była ścisła statystyka działalności klubów, zwłaszcza statystyka lotów, członków i sprzętu. Wydano 21 komunikatów do prasy.

Wystosowano następujące memorjały:

a) do Komisji Lotnictwa Sportowego i Aeroklubu Rzeczypospolitej w sprawie reorganizacji A. R. P. i zmiany stosunku A. R. P. do klubów dzielnicowych (memorjał ten był dwukrotnie ponawiany);

b) do Ministerstwa Komunikacji o zmianę prawodawstwa lotniczego i łagodniejsze traktowanie przekroczeń przepisów lotniczych;

c) do M. K. o bezpłatny przewóz sprzętu lotniczego;

d) do Syndykatu Naftowego o dostarczenie klubom bezpłatnie benzyny;

e) do Zarządu Gł. L. O. P. P. o przekazywanie klubom prototypów samolotów zbudowanych przez wytwórnie i warsztaty doświadczalne z subsydjów L. O. P. P.;

f) do Zarządu Gł. L. O. P. P. o przekazanie samolotów znajdujących się w eskadrach Komitetów Wojewódzkich;

g) do Zarządu Gł. L. O. P. P. i Min. Kom. w sprawie dodatkowych subsydjów (kilkakrotnie).

Powyższe prace zostały wykonane honorowo, przez członków Prezydjum. Rada Klubów nie posiada personelu płatnego; członkowie Prezydjum odbywają podróże na własny koszt. Jedynemi wydatkami Rady były znaczki pocztowe, które w okresie sprawozdawczym kosztowały około 100 zł.

Po krótkiej dyskusji, w której podkreślona została w zdecydowany sposób konieczność reorganizacji Aeroklubu Rzeczypospolitej, zebranie przyjęło przez aklamację sprawozdanie, udzielając ustępującemu Prezydjum absolutorjum wraz z podziękowaniem.

Prezydjum pozostawiono w dotychczasowym składzie.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Wybory w Klubach. Tegoroczne wybory władz klubów, przeprowadzone w ubiegłym miesiącu, przyniosły wiele istotnych zmian w dotychczasowym składzie zarządów klubów. Naogół można zaobserwować usuwanie się od steru osób bardzo czynnych przy organizacji klubów i zastępowanie ich przez osobistości stosunkowo nowe, posiadające poważną pozycję w społeczeństwie.

Tak więc w Warszawie ustąpił długoletni prezes Klubu Krakowskiego, a następnie Warszawskiego, kpt. T. Halewski, z którego nazwiskiem związane są ściśle pierwsze lata rozwoju sportu lotniczego w Polsce. Miejsce kpt. Halewskiego zajął pos. Rudowski, ziemianin, jeden z pierwszych właścicieli samolotu, posiadający w swym majątku „Półwiesk" zarejestrowane przez władze lądowisko.

We Lwowie na czele nowego zarządu stanął prof. Polit. Lwowskiej E. T. Geisler.

Prezesem Aeroklubu Poznańskiego wybrany został pułk. pil. w st. sp. J. Malczewski, b. d-ca 2 p. lotn.

Na Śląsku i w Krakowie przewodniczą zarządom miejscowych Klubów dyrektorzy Okr. Dyr. Kolei, pp. inż. Niebieszczański i inż. Bobkowski, wybrani w ub. roku, przy łączeniu klubów.

W Lublinie wrócił na stanowisko prezesa inż. T. Gumowski.

W Klubie P. W. S. prezesem obrany został inż. Zb. Ciołkosz, a w Aeroklubie Akademickim w Gdańsku student, p. H. Drygas.

Jedynie w Wilnie na czele Klubu pozostał dotychczasowy prezes, por. art. B. Zakrzewski.

Zmienili się również członkowie zarządów. Gruntownie odświeżyły się zarządy Klubu Lwowskiego i Gdańskiego.

Należy zaznaczyć, że niektóre kluby, jak Krakowski i Lwowski, wprowadziły do swoich zarządów, w charakterze członków - wirylistów, delegatów miejscowych władz wojskowych (D. O. K. i P. U. W. F. i P. W.) oraz L. O. P. P.

Popularyzacja samolotu. Szeregi posiadaczy samolotów do prywatnego użytku powiększą wkrótce dwaj członkowie Aeroklubu Warszawskiego.

Polonia amerykańska spieszy z pomocą polskim aeroklubom. Z inicjatywy p. Marji Maciejewskiej, pilotki, polki, obywatelki Stanów Zjednoczonych, zawiązał się w mieście Newark stanu New Jerssy U. S. A. polsko - amerykański aeroklub, który za główny swój cel postawił niesienie pomocy finansowej polskim aeroklubom. Prezesem tego klubu jest p. Maciejewska, sekretarzem p. Mieszkowski, skarbnikiem p. Fedorowicz. Na honorowego prezesa klub zaprosił z Polski kpt. Halewskiego.

P. Maciejewska zapoznała się z działalnością polskich klubów lotniczych na jesieni ub. roku podczas swojego krótkiego pobytu w Polsce. Wstąpiła wówczas do Aeroklubu Warszawskiego.

Dzielnej Polce życzy Redakcja Skrzydlatej pomyślnych wyników jej patriotycznej akcji.



P. Marja Maciejewska, prezeska Polsko-Amerykańskiego Aeroklubu.

Czołowi piloci turystyczni. Na liście pilotów, posiadających wylatane ponad 50 godz. na samolotach turystycznych, podanej w poprzednim numerze, nie umieszczony został kpt. Z. Babiński, mający w r. 1931 124 godz. lotu, a więc zajmujący drugie miejsce po p. Chorzewskim. Kpt. Babiński, przenosząc się w ciągu roku z Klubu Warszawskiego do Gdańskiego, został w sprawozdaniach obu Klubów pominięty.

Kpt. Babiński wylatał w ciągu ostatnich czterech lat na płatowcach turystycznych 367 godz.

Rektor akademji podróżujący samolotem. Prof. T. Pruszkowski, piastujący od dwóch lat godność rektora Szkoły Sztuk Pięknych, przekształconej obecnie na Akademję, udając się w końcu bież. mies. na międzynarodową wystawę sztuki do Wenecji, wybrał jako środek komunikacji swój samolot turystyczny twierdząc słusznie, że podróż do Wenecji „powietrzem" kosztuje najtaniej i jest najprzyjemniejsza.

Nie potrzebujemy dodawać, jakie znaczenie propagandowe dla państwa będzie miało pojawienie się jednego z najwybitniejszych przedstawicieli sztuki polskiej — na samolocie.

Rektor akademji pilotujący samolot, to zjawisko dotąd nienotowane w kronikach.

KOMUNIKACJA

Uchwały Kongresu I. A. T. A. Na odbytym w Warszawie 27-ym zjeździe Międzynarodowego Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Lotniczej, o którym obszerne sprawozdanie daje Lot Polski, powzięto szereg ważnych uchwał. M. in. postanowiono wydawać pod egidą I.A.T.A. międzynarodowy rozkład lotów, obejmujący rozkłady wszystkich europejskich towarzystw lotniczych. Uchwalono zwrócić się do międzynarodowej unji kolejowej, aby we wszystkich państwach europejskich pasażerowie lotniczy mogli nadawać bagaże na kolejach, oraz aby wszystkie zarządy kolejowe wprowadziły przewozy lotniczo - kolejowe dla przesyłek najszybszych; w ten sposób przesyłki ekspresowe będą mogły być wydatnie przyśpieszone. Ponadto uzgodniono opłaty dodatkowe za przewóz towarów (z lotniska do śródmieścia i t. d.), oraz ustalono zasadę, że ceny biletów powrotnych muszą być uzgodnione między przedsiębiorstwami, utrzymującemi komunikację na danej linji.

Nowy rozkład lotów na Polskich Linjach Lotniczych. Z dniem 1 kwietnia b. r. wprowadzony został na polskich linjach lotniczych nowy rozkład lotów, który obowiązywać będzie do 30 kwietnia r. b.

Samoloty z Warszawy odlatywać będą: w poniedziałki, środy i piątki do Poznania o godz. 13.20 (przylot do Poznania o 15.30), do Krakowa o 9.30 (przyl. do Krakowa o 11.20) oraz do Lwowa o 9.40 (przyl. do Lwowa o 11.55). We wtorki, czwartki i soboty odlatywać będą samoloty z Warszawy: do Gdańska o 15.50 (przyl. do Gdańska o 18.) oraz do Katowic o 15.30 (przyl. do Katowic o 17.30).

W poniedziałki, środy i piątki odlatywać będą samoloty do Warszawy: z

Gdańska o godz. 7 (przylot do Warszawy o 9.10), oraz z Krakowa o 13.40 (przyl. do Warszawy o 15.30). We wtorki czwartki i soboty odlatywać będą samoloty do Warszawy: z Poznania o 10. (przyl. do Warszawy o 12.10), z Katowic o 8 (przylot do Warszawy o 10), oraz ze Lwowa o 13.10 (przylot do Warszawy o 15.25).

Z Gdańska do Bydgoszczy samoloty odlatywać będą we wtorki, czwartki i soboty o godz. 7.20, z Bydgoszczy do Poznania w te same dnie o 8.50; z Bydgoszczy do Gdańska w poniedziałki środy i piątki o 17, z Poznania do Bydgoszczy w poniedziałki, środy i piątki o 15.50. Z Krakowa do Katowic odlot w poniedziałki, środy i piątki o 11.40, z Katowic do Krakowa w te same dnie o 12.40. Odlot z Katowic do Brna i Wiednia w poniedziałki, środy i piątki o 12.50. Odlot ze Lwowa do Czerniowiec, Bukaresztu, Sofji i Salonik w poniedziałki, środy i piątki o 12.25.

Z dniem 1 maja b. r. na linjach krajowych wprowadzone będą loty codzienne prócz linji Kraków — Katowice.



Samolot „Lublin R. XVI".

Komunikacja w lutym r. b. Według danych statystycznych, wykonano na aparatach Polskich Linji Lotniczych „Lot" w miesiącu lutym 257 lotów, przebywając 61.546 km. w czasie 401 godzin. Regularność lotów wynosiła 91%. Ogółem przewieziono 390 pasażerów. 4.497 kg. bagażu, 7.737 kg. towarów, 1.214 kg. poczty i 195 kg. gazet. Pozatem wykonano 20 lotów dodatkowych, przebywając w czasie 32,5 godzin 5.414 kilometrów i przewożąc 18 pasażerów, 100 kg. bagażu i 625 kg. towarów.

TECHNIKA

OPIS TECHNICZNY SAMOLOTU „LUBLIN R.XVI".

Skrzydło. Samolot lekki komunikacyjny „Lublin R. XVI" posiada skrzydło górne wolnonośne, niedzielone w planie. Część centralna jest prostokątna, części boczne mają formę trapezoidalną o brzegach zakończonych łukiem. Wydłużenie skrzydła $\lambda = 7$.

Profil skrzydła zmienny — gruby w części centralnej i cienki na końcach skrzydła — posiada środek parcia unieruchomiony na kątach używalności w locie.

W widoku zprzodu skrzydło posiada część centralną poziomą i części należące do trapezu lekko pochyłe, tworząc strzałkę.

Skrzydło konstrukcji całkowicie drewnianej, z materjałów krajowych. Szkielet skrzydła składa się z dwóch dźwigarów typu skrzynkowego, z pasów sosnowych i bocznych sklejek brzozowych. Żeberka ze sklejki brzozowej kolejno zestawione: ażurowe i jednolite. Całość pokryta z obu stron sklejką brzozową wyrobu krajowego, zmiennej grubości. Konstrukcja drzewna, zewnątrz i wewnątrz zabezpieczona przed działaniem atmosferycznem przez warstwy specjalnego lakieru.

Część centralna posiada 4 okucia stalowe dla zamocowania na kadłubie i 2 okucia dla zamocowania prętów podwoziowych.

Lotki o dużem wydłużeniu, wycięte ze skrzydła, sterowane linkami.

Centaralna część zawiera między dźwigarami zbiornik paliwa.

Kadłub. Kadłub o przekroju prostokątnym, konstrukcji metalowej, obciągnięty zewnątrz płótnem. Szkielet kadłuba z rur cienkościennych ze stali chromomolibdenowej, całkowicie spawany. Waga kadłuba 70 kg. Część przednia i centralna — układ sztywny, część tylna usztywniona ścięgnami. Część przednia posiada odejmowane łoże silnikowe na 4-ch śrubach, oddzielone od reszty kadłuba ścianą przeciwogniową.

Za ścianą ogniową znajduje się przedział pilota na znacznem podwyższeniu, które służy jako przedni bagażnik.

Kabina pilota posiada niezależne wejście z prawej strony. Drzwi do bagażnika z lewej strony kadłuba.

Z góry kabina pilota posiada oszkloną osłonkę, która zapewnia dobrą widoczność w przód, na boki i w górę. Kabina pilota jest oddzielona od kabiny pasażerskiej ścianą, która posiada okno dla ewentualnego porozumiewania się.

Część centralna kałduba, pod skrzydłem, zawiera kabinę o dwóch wygodnych i szerokich drzwiach z lewej strony, dla czterech pasażerów. Kabina pasażerów posiada po obu stronach szyby rozsuwane. Fotele z rurek stalowych, zaopatrzone w elastyczne poduszki, mogą być dowolnie pochylane. Za kabiną pasażerów znajduje się tylny bagażnik z dostępem z prawej strony.

Na końcu kałduba zastosowano kółko amortyzujące.

Opierzenie samolotu „Lublin R. XVI" typu klasycznego, spawane z rurek stalowych i pokryte płótnem. Opierzenie formy eliptycznej, stery wysokości i kierunku kompensowane. Statecznik poziomy orjentowany w locie z kabiny pilota.

Powierzchnia opierzenia poziomego 4.715 m², pionowego 1.986.

Grupa silnikowa. Silnik wyrobu Polskich Zakładów Skody, typu Wright 220 KM. Śmigło metalowe „Standard Steel".

Zbiornik z blachy duraluminjowej, o pojemności zapewniającej promień działania 800 km. Zbornik smaru aluminjowy, spawany, przy silniku. Zasilanie silnika paliwem przez samoopadanie. Okapotowanie silnika przewidziane typu N. A. C. A. Boczne okapotowanie za silnikiem na zawiasach i zamkach sprężynowych, co umożliwia łatwy dostęp do instalacji silnika, bez zdejmowania samego okapotowania.

Podwozie. Podwozie składa się z dwóch goleni „V", niezależnych i opartych na amortyzatorach oliwno - powietrznych. Rozstawienie kół 2,686 m. Koła hamowane; każde koło niezależnie pedałami na nożnym orczyku.

Dane ogólne.

1) *Wymiary.*

Rozpiętość skrzydła 14,9 m. Głębokość skrzydła (największa) 2,6 m. Powierzchnia skrzydła (skuteczna) 31 m². Wydłużenie 7. Długość samolotu 9,9 m. Wysokość somolotu 3,0 m. Rozstawienie kół 2,68 m.

2) Silnik „Wright" Whirlwind 220 MK. Śmigło „Standard Steel" 2,69.

3) *Ciężary.*

Ciężar własny 990 kg. Ciężar użyteczny 610 kg. Ciężar całkowity 1600 kg. Obciążenie powierzchni 53,3 kg/m². Obciążenie mocy 7,2 kg/MK. Moc na m² 7,3 MK/m².

4) *Wyczyny.*

Szybkość maksymalna 187 km/godz. Szybkość lądowania 80 km/godz. Pułap praktyczny 5000 m. Promień działania 700 km. Długość startu 70 m. Wybieg przy lądowaniu 80 m.

L. O. P. P.

Zgromadzenie programowo - budżetowe Komitetu Stołecznego. Dnia 19 marca odbyło się w gmachu Szkoły Lotniczo-Samochodowej zgromadzenie programowo - budżetowe Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Zreferowany przez prezesa Komitetu, p. radcę Floryanowicza, oraz skarbnika, p. Illinicz - Zaydla, budżet na r. 1932 przewiduje we wpływach i w wydatkach po pół miljona zł. 60% wpływów pochodzi z wpisowego i składek członków, których Komitet Stołeczny liczy około 80 tys., reszta — dochód z „Tygodnia" oraz fundusze na cele specjalne.

Główną pozycję w wydatkach stanowi 50%-owa wpłata do Zarządu Głównego. Pozostałą kwotę preliminuje się: na szkolenie w obronie przeciwgazowej i przeciwlotniczej, popieranie budowy samolotów, na lotnicze warsztaty doświadczalne, sport lotniczy, modelarstwo i popieranie prac młodzieży, stypendja, wydawnictwa, na budowę Cywilnej Szkoły O. P. Gaz., propagandę oraz administrację.

Budżet został przyjęty bez poprawek, przyczem podkreślono tendencję Zarządu do utrzymania działalności Komitetu w dotychczasowych ramach, mimo pogorszonych warunków ogólnych, — oraz małe wydatki na administrację. Dodatkowych wyjaśnień udzielali członkowie Zarządu pp. nacz. Leśniewski i mjr. Jasieński-Werner. Zgromadzeniu przewodniczył p. J. Łęczycki.

Śląska Sekcja Kolejowa. Dnia 18 marca b. r. odbyło się zwyczajne ogólne sprawozdawcze zgromadzenie delegatów Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej L. O. P. P. przy udziale 80 delegatów, reprezentujących ogół kolejarzy górnośląskich.

Obrady toczyły się pod przewodnictwem prezesa Wojew. Sekcji Kol., dyrektora D. O. K .P. Katowice, inż. Niebieszczańskiego.

Sprawozdanie ogólne, jak też i kasowe, przyjęto, ze względu na racjonalną i celową gospodarkę, bez dyskusji, poczem, na wniosek przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, udzielono jednogłośnie Zarządowi absolutorjum. Następnie przystąpiono do wyboru władz. — Prezesem został przez aklamację wybrany ponownie dyr. inż. Niebieszczański. Wybór przyjęto oklaskami, dając tem samem dowód niekłamanego zaufania, jakiem cieszy się dyr. inż. Niebieszczański wśród kolejarzy. — 2-letnia jego praca i poświęcenie zabliźniły ranę zadaną Lidze śląskiej przez nieuczciwą jednostkę. — Reszta zarządu pozostała w niezmienionym składzie.

Otwarcie kursu instruktorskiego Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej dla Straży Pożarnych. W dniu 22 lutego odbyła się uroczystość otwarcia kursu instruktorskiego obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej dla oficerów korpusu technicznego Straży Pożarnych delegowanych na powyższy kurs ze wszystkich województw.

Kurs zorganizowany został przez Zarząd Główny L. O. P. P. wspólnie z Państwowym Urzędem Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojsk.

W zastępstwie dyrektora Państwowego Urzędu Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk. otwarcia Kursu dokonał p. mjr. Perucki, następnie przemawiali: Prezes Związku Straży Pożarnych p. woj. Twardo i prezes Zarządu Głównego LOPP. p. dr. Z. Martynowicz.

Przykład godny naśladowania. W związku z akcją przeszkolenia farmaceutów w obronie przeciwgazowej, którą prowadzi L. O. P. P. na terenie całego Państwa, zorganizowano dwa kursy na terenie Województwa Poleskiego, a mianowicie — w Brześciu i w Pińsku.

Z wielkim uznaniem należy podkreślić fakt, że pracownicy farmaceutyczni na swój koszt jeżdżą do aptek prowincjonalnych i zastępują w pracy honorowo właścicieli aptek, celem umożliwienia im przesłuchania kursu.

Ś. P. PUŁK. JAN SENDOREK



Lotnictwo polskie dotknął bolesny cios w niespodziewanej i tragicznej śmierci pułkownika pilota Jana Sendorka.

Nieubłagany los przerwał pasmo Jego pracowitego żywota, w pełni rozwoju sił i w toku na wielką skalę pomyślanej i rozpoczętej pracy, o niezmiernie doniosłem znaczeniu dla polskiego lotnictwa.

Zmarły Pułkownik był bardzo popularną, cenioną i wyróżniającą się osobistością w świecie lotniczym.

Pełniąc ostatnio zastępczo obowiązki Szefa Departamentu Aeronautyki, rozpoczął z właściwą sobie energją i konsekwencją realizację gruntownie przemyślanego planu, którego celem było podniesienie naszego lotnictwa wojskowego do jaknajwyższego poziomu.

Sprawy wyszkolenia młodzieży lotniczej, rozwój szybownictwa i sportu lotniczego, wreszcie sprawy lotniczego przysposobienia wojskowego znajdowały w pułkowniku Sendorku gorącego zwolennika i orędownika.

Łączymy się w ogólnym żalu, jaki ogarnął szerokie rzesze towarzyszy broni Zmarłego. Boleśnie odczuwamy Jego stratę. Niema Go już między żyjącymi... Jakże okrutne jest przeznaczenie!

Z powodzi wieńców, świateł, kwiatów, pieśni żałobnych i jęku dzwonów towarzyszących konduktowi tego rycerza skrzydlatego, przebijał się na stroskanych twarzach żal, że nie danem Mu było zrealizować zapoczątkowanego dzieła.

Inicjatorem tej akcji jest inspektor farmaceutyczny na Województwo Poleskie p. A. Marcinkowski.

Poranek lotniczy. Komitet Stołeczny organizuje w dniu 10 kwietnia r. b. (niedziela) o godz. 11 min. 45 w kinie „Colosseum", Nowy Świat 19, trzynasty w r. b. poranek propagandowo - rozrywkowy. Bilety wejścia w cenie 50 gr. na parter i 30 gr. na amfiteatr są do nabycia w biurze Komitetu Stołecznego, Chmielna 27, od 9-ej do 3-ej pp.

Na program poranku złożą się: 1) Przemówienie propagandowe o celach i zadaniach L. O. P. P., 2) Filmy własne LOPP., 3) Film „Buster na froncie", 4) Dodatek dźwiękowy.

RÓŻNE

Środy bridge'owe w A. R. P. Zebrania środowe w Aeroklubie Rzeczypospolitej cieszą się niesłabnącem powodzeniem. Frekwencja nie zmniejsza się.

Przypominamy, że wstęp mają także osoby wprowadzone, za opłatą 2 zł. Lokal otwarty jest od 6-ej do 12 wiecz.

Wyniki ostatnich państwowych egzaminów lotniczych. W dniu 12 marca zakończyły się w Wydziale Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji piąte państwowe egzaminy na pilotów i mechaników pokładowych statków powietrznych. Z ogólnej liczby 25 osób, które przystąpiły do egzaminów, 12 kandydatów otrzymało dyplomy pilotów turystycznych, oraz 3 — dyplomy mechaników. 10 osób złożyło egzamin z wynikiem ujemnym.

Ogółem dotychczas dyplomy pilotów komunikacyjnych uzyskały 33 osoby, pilotów turystycznych 111 osób, oraz mechaników 18 osób.

WYDAWNICTWA

Medycyna lotnicza w Polsce. Jako dodatek do „Lekarza wojskowego" ukazał się pierwszy zeszyt biuletynu lotniczo-lekarskiego p. t. „Medycyna lotnicza w Polsce". Wydawnictwo to pozostaje pod redakcją kierownika C. B. L. L. pułk. dr. A. Huszczy. Wspomniany zeszyt zawiera następujące publikacje: Rys historyczny medycyny lotniczej w Polsce, protokóły zebrań Rady Naukowej Lotniczo - Lekarskiej oraz kronikę ostatnich wydarzeń (m. in. sprawozdanie z uroczystości otwarcia komory niskich ciśnień). Sądzimy, że w następnych zeszytach znajdziemy materjał statystyczny z badań w C. B. L. L. Nie zapomnimy o nim poinformować czytelników.

OSOBISTE

Ostatni Dziennik Personalny M. S. Wojskowych przynosi nadanie Złotego Krzyża Zasługi za wybitne prace w dziedzinie konstrukcji samolotów wojskowych ś. p. inż. Zygmuntowi Puławskiemu, zmarłemu przed rokiem.

W szeregu wyższych urzędników M. K., udekorowanych ostatnio przez p. Ministra Komunikacji Złotym Krzyżem Zasługi, znajduje się z Wydziału Lotnictwa Cywilnego p. radca Ryszard Adamowicz.

P. Jerzy Wędrychowski, prezes Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz., uzyskał w ub. mies. dyplom inżyniera.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

ANGLJA

Próba pobicia rekordu. Dwaj lotnicy angielscy, Leslie Hamilton i Coupland, rozpoczęli lot, mający na celu zdobycie nawego rekordu szybkości na przestrzeni Londyn — Port Darwina (Australja) i z powrotem. Lot ich został przerwany przymusowem lądowaniem w Apeninach, wskutek mgły i bardzo gwałtownej burzy.

Samolot — oczywiście Puss Moth, bo obecnie jeszcze ciągle ten typ de Havillanda jest używany do wszelkich dalszych lotów rekordowych przez sportsmanów angielskich — został zniszczony doszczętnie na nierównym terenie przygodnego lądowania. Piloci ocaleli. Hamilton jest lekko ranny w rękę.

Wypadki lotnicze. Statystyka wypadków lotniczych w Anglji za rok 1931 wykazuje w lotnictwie wojskowem 63 katastrofy śmiertelne i 15 wypadków uratowania się lotników dzięki spadochronom. W lotnictwie cywilnem zanotowano 13 poważnych katastrof i jedno zaginięcie lotnika na morzu.

FRANCJA

Lotnictwo turystyczne we Francji. Lotnictwo turystyczne we Francji rozwija się z dnia na dzień. Według ostatnio ogłoszonej statystyki ministerstwa lotnictwa, zakupiono do dnia 15.I 1932 r. 291 samolotów turystycznych przy pomocy finansowej ministerstwa. W liczbie tych 291 samolotów tylko 82 zostały zakupione przez kluby lotnicze, reszta zaś, czyli 209, należy do nabywców prywatnych.

Zakupiono samolotów typu: Potez — 134, Caudron — 73, Farman — 50, Morane Saulnier — 27, Schreck — 3 i Guerchais — 4.

Pozatem do Algieru zakupiono 28 samolotów, do Marokko 20 i do Tunisu 3.

Ogółem ilość zarejestrowanych we Francji samolotów turystycznych wynosi 334, z których 104 stanowi własność aeroklubów, zaś 230 należy do osób prywatnych.

Najliczniejsza i najbogatsza grupa lotnicza „Roland Garros" liczy aż 41 właścicieli prywatnych samolotów.

Ciekawe jest we Francji nowe rozwiązanie kwestji opłat za loty klubowe. Taryfy tych opłat podajemy niżej.

Loty w pobliżu lotniska: za 15-to minutowy codzienny lot — tygodniowo 60 fr. Za 30-tominutowy codzienny lot — tygodniowo 135 fr. Dla członka, który w poprzednim trimestrze wylatał 30 godzin cena zostaje zredukowana do 51 i 115 franków.

Loty treningowe: 30 godzin w przeciągu trzech miesięcy — 5.170 franków.

Loty propagandowe: lot posażerski 15-tominutowy daje prawo do odbycia trzech takich samych bezpłatnie. Tym sposobem za godzinę lotu płaci się 60 franków. Pozatem istnieją taryfy na przeloty do różnych miejscowości na week-endy lotnicze i na trzydniowe podróże o kilku etapach.

Afrykański lot Costes'a. Światowej sławy francuski pilot Costes rozpoczął lot do Afryki, mając na celu zbadanie i przestudjowanie na miejscu możliwości przeprowadzenia krótszej niż dotychczasowa linji lotniczej między Algierem i Kongo belgijskiem.

Costes odbywa ten lot w towarzystwie generalnego sekretarza towarzystwa Air Union oraz mechanika. Trasa lotu wiedzie przez Tunis, Kair, Chartum, do Fort Lamy. Poczynając od jeziora Czad, badania będą prowadzone wspólnie z misją samochodową księcia de Bourbon i hrabiego de Neufbourg.

Samolot Costes'a jest to Bréguet 270 z silnikiem Hispano Suiza o mocy 500 KM. Płatowiec przerobiony jest na trzymiejscowy i ma dużo miejsca na bagaże. Ze względu na przeloty nad pustynnemi częściami Afryki, zainstalowano na nim aparat radjowy.

Wystawa książek lotniczych. Jedna z bardziej ruchliwych księgarń paryskich zapowiada zorganizowanie interesującej wystawy książek pod nazwą: „Lotnictwo widziane przez artystów". Wystawa ta obejmie wszelkie wydawnictwa, zarówno współczesne jak i przedwojenne, traktujące o lotnictwie. Z wielkiego zainteresowania, jakie wzbudziła zapowiedź wspomnianej wystawy, należy sądzić o równie dużej wartości podobnej propagandy.

GRECJA

Grecja — węzłem międzynarodowej komunikacji lotniczej. Minister lotnictwa greckiego, Zannas, wygłosił w zeszłym miesiącu w auli uniwersytetu w Salonikach ciekawy odczyt o roli Grecji w sieci międzynarodowego lotnictwa komunikacyjnego.

Dzięki zatwierdzeniu przez parlament grecki nowocześnie pojętego prawa lotniczego, ministerstwo lotnictwa ułatwiło zainstalowanie w Grecji portów lotniczych sześciu głównych europejskich towarzystw komunikacyjnych. Te lotnicze porty węzłowe służą obecnie dla samolotów 12-tu następujących linji: 1) Ateny—Londyn, 2) Ateny—Kreta—Egipt—Afryka połudn., 3) Ateny—Castellorizo—Indje (linje Imperial Airways), 4) Ateny—Rhodos, 5) Ateny — Brindisi — Rzym (linje Aero-Espresso), 6) Ateny — Konstantynopol, 7) Ateny — Marsylja, 8) Ateny — Bejrut — Indochiny (linje Air Orient), 9) Saloniki—Sofja — Bukareszt — Lwów (Polskie Linje Lotnicze LOT), 10) Saloniki — Białogród — Wiedeń (linje „Aeroput"), 11) Ateny — Holandja, 12) Ateny — Indje — Jawa (holenderskie linje KLM).

Trzynasta linja przetnie Grecję już wiosną r. b. i połączy Ateny z Paryżem (linja tow. C. I. D. N. A.).

Fakt stania się jednym z głównych centrów komunikacji lotniczej ma dla Grecji duże znaczenie: wzbogaca on jej bilans handlowy o osiem miljonów drachm.

Ten sukces gospodarczy zawdzięczać należy mądrej polityce lotniczej ministra Zannasa.

NIEMCY

Niemiecki lot turystyczny dokoła Afryki. Doktór Fritz Simmer, w towarzystwie mechanika Spindlera, ukończył swój lot afrykański, trwający pięć tygodni. Lot ten został wykonany na samolocie turystycznym Klemm. Przestrzeń przebyta przez lotników wynosi 25 tysięcy kilometrów.

Trasa lotu była następująca: Berlin, Wiedeń, Wenecja, Rzym, Brindisi, Palermo, Catania, Tunis, Tripolis, Bengazi, Kair, Wadi Halfa, Massana, Mogadiscio, Mombassa, Nairobi, Kisumu, Juba, Chartum, Kair. Powrót przez Palestynę, Syrję, Turcję, Grecję, Jugosławję i Węgry.

Komunikacja z Ameryką Południową na sterowcu „Hr. Zeppelin". Niemiecki zarząd pocztowy wprowadza w ciągu 1932 r. większą ilość lotów do Ameryki południowej sterowcem „Hr. Zeppelin", który będzie przewoził przesyłki pocztowe do Argentyny, Boliwji, Brazylji, Chili, Paragwaju, Peru i Urugwaju. Czas przelotu sterowca „Hr. Zeppelin" z Friedrichshafen do Brazylji (Pernambuco) wynosi 3 dni. Przesyłki pocztowe przeznaczone dla innych państw Ameryki Południowej, będą wysyłane do miejsca przeznaczenia samolotami, względnie koleją. Pierwszy lot odbył się 20 marca, a dalsze trzy nastąpią 3 kwietnia, 17 kwietnia i 1 maja. Dalsze terminy odlotów podawane będą dodatkowo.

W związku z powyższem mogą być nadawane w Polsce przesyłki listowe zwyk-

le i polecone do przewozu sterowcem „Hr. Zeppelin" do Ameryki Południowej. Przesyłi te, z powodu specjalnych opłat taryfowych, winny być nadawane w urzędach pocztowych Warszawa 1 (Plac Napoleona), Warszawa 2 (Chmielna 53), Warszawa 20 (gmach Banku Polskiego), Warszawa 19 (Lotnisko cywilne) i Łódź 1. Przesyłki pocztowe, nadane w ciągu 8 dni, poprzedzających odlot sterowca, będą wysłane sterowcem „Hr. Zeppelin", nadane zaś w innych terminach, wysyłane będą z Warszawy samolotami drogą na Paryż — Tuluzę — Dakar.

STANY ZJEDNOCZONE

Rozwój lotnictwa w cyfrach. W Stanach Zjednoczonych jest obecnie 17.700 pilotów, w tej liczbie 532 kobiety. Ilość lotników zwiększyła się w ostatnim roku o 16%, ilość samolotów — o 10%.

7 godzin oszczędności na linji New-York — Los Angeles. Szybkość komunikacji pocztowej na linji lotniczej między Nowym Jorkiem i Los Angeles została jeszcze bardziej zwiększona. Zamiast — jak dawniej — w ciągu 31 godzin, samoloty pocztowe przelatują tę przestrzeń obecnie w 24 godziny. Linja New-York — Los Angeles jest bardzo rentowna wskutek dużego obrotu czekowego między bankami wymienionych miast.

TURCJA

Turecka Liga Lotnicza. Od czasu swego powstania, czyli od roku 1925, Turecka Liga Lotnicza, na czele której stoi Faud Bey, człowiek nadzwyczaj energiczny, ofiarowała armji tureckiej przeszło 200 samolotów, przeważnie konstrukcji i pochodzenia francuskiego.

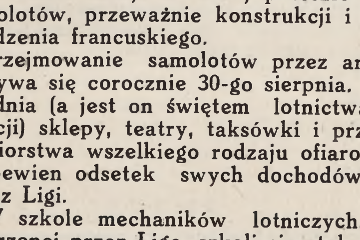
Przejmowanie samolotów przez armję odbywa się corocznie 30-go sierpnia. Tego dnia (a jest on świętem lotnictwa w Turcji) sklepy, teatry, taksówki i przedsiębiorstwa wszelkiego rodzaju ofiarowują pewien odsetek swych dochodów na rzecz Ligi.

W szkole mechaników lotniczych, utworzonej przez Ligę, szkoli się stale 120 uczniów, z których najzdolniejsi wysyłani są po ukończeniu nauki do Paryża, do szkoły inżynierów lotniczych.

Liga ponosi część kosztów, związanych z utrzymaniem lotnisk tureckich.

Pozostając pod bezpośrednią kontrolą rządu, Liga otrzymała monopol loteryjny i, stworzywszy wielką loterję lotniczą, przeważnie z niej czerpie swe dochody. Loterja ta ma ogromne powodzenie i przynosi rocznie przeszło miljon funtów tureckich zysku.

Można śmiało twierdzić, że Turecka Liga Lotnicza przyczyniła się ogromnie do rozwoju lotnictwa w Turcji i że okazała wybitną pomoc rządowi tureckiemu w tej dziedzinie.



KRONIKA NIEOFICJALNA FELJETON ITP.



W oczekiwaniu wiosny. — Pułk. Sendorek i chor. Szurlej. — Osąd Starostwa. — Na czem się lata. — Środy bridge'owe.

Wiosna długo każe na siebie czekać. Lotnictwo wygląda jej z upragnieniem. Wcześniej lub później trzeba przeczekać okres rozmiękniętej gleby. O ile okres ten jest wczesny, to wcześniej rozpoczynamy sezon. Tymczasem śnieg i zadymki, niskie mgły i ponure, ciężkie chmury śniegowe zamiast blasku dogrzewającego słońca. Zamiast pączków pękających na drzewach i jasnozielonych igieł pierwszej trawy, dwie mogiły. Pułkownik Sendorek i chorąży Szurlej. Szarże niemal krańcowe w lotnictwie wojskowem. Pod mundurami o różnych dystynkcjach biły serca o wyjątkowo cennym dla nas rytmie. Świetny dowódca i organizator i czujny wykonawca rozkazów, o wyjątkowym talencie lotniczym.

Cześć Ich pamięci!

Widziałem na własne oczy, trzymałem w ręku osąd Starostwa Grodzkiego, skazujący „niejakiego" Bernarda Skórzewskiego na trzy dni bezwzględnego aresztu za... (proszę się nie śmiać) za niezameldowanie przylotu i nieodmeldowanie odlotu.

Przestępstwo istotne, nieformalność rzeczywista, nie wnikajmy więc w okoliczności, na jakiem tle przestępstwo było popełnione; że przylot nastąpił wieczorem po zamknięciu biur w sobotę, odlot zaś o świcie w poniedziałek, kiedy biura są nieczynne. Mimo wszystko, Skórzewski zawinił. Ale czy aż tak bardzo, że ze środków karalnych, któremi rozporządza nasza administracja kara bezwzględnego aresztu jedynie mogła być zastosowana?

Czy nie za mocno? O, Starostwo Grodzkie! Bezwzględnym aresztem karze się pijanego szofera — i to recydywistę, po wyczerpaniu kar pieniężnych, — ale nie znanego, wybitnego sportowca i to w sporcie, w którym narazie tłoku nie odczuwamy.

Dziwne rzeczy dzieją się na świecie i niespodziewane. Chwała Bogu, że mniej-więcej raz w roku, około Wielkiejnocy. Osąd Starostwa Grodzkiego oburza całe lotnictwo sportowe. Słowa, które piszę, są wyrazem tego oburzenia. Oby mogły zwrócić uwagę możnych tego świata, że w komisjach orzekających i ferujących wyroki administracyjne powinni zasiadać wybitnie inteligentni ludzie.

Wstrzymuję się od wszelkich złośliwości, które mimowoli cisną się pod pióro, obawiam się bowiem, czy przypadkiem krytyka zarządzeń Starostwa Grodzkiego nie jest karana bezwzględnym aresztem lub bezterminowem więzieniem.

Fokker powiedział, że można latać i na wrotach od stodoły, dodawszy im podwozie i motor. Spór o to, co lepsze, lżejsze czy cięższe od powietrza, do dziś dnia nie jest rozstrzygnięty. I ja pragnę dorzucić swoje słowo i przejść do historji jako odkrywca zupełnie nowego spostrzeżenia. Słuchajcie! Słuchajcie! Panowie, na Boga, l a t a s i ę t y l k o n a f o r s i e. Bo proszę: gdyby mieli forsę, zadużo forsy, budowalibyśmy aparaty, któreby pod Karpińskim, Płonczyńskim, Żwirką, Bajanem, Berezą — zaprowadziły komunikację turystyczną między Warszawą a Ziemią Ognistą. Wysłalibyśmy przed Pieccardem Halewskiego do stratosfery na balonie, w zalutowanym pudełku od sardynek. W rakietowym samolocie wysłalibyśmy Rychtera na Okęcie lub na Orjona, Jagoszewskiemu kupilibyśmy sto pierwszorzędnych reflektorów, żeby chłop doszedł do precyzji w gaszeniu takowych. Zrównalibyśmy z ziemią wszystkie miasta i wykarczowalibyśmy wszystkie lasy. Na tak zniwelowanym globie lotnictwo turystyczne mogłoby rozwijać się znakomicie.

Przeprowadzilibyśmy na bieguny ogrzewanie centralne, zasadzilibyśmy tam trochę niskich palm oraz kaktusów i urządzilibyśmy lotnisko wycieczkowe z rozweselającym lokalikiem, gdzie byłby pokój dla bridge'ystów i dla kibiców. Gdybyśmy mieli forsę, nie obawialibyśmy się o udział i miejsce w challenge'u tegorocznym.

A propos bridge'ystów. Miło jest spojrzeć na akcję umoralniającą Aeroklubu Rzeczypospolitej.

We środy pod znakiem bridge'a Aeroklub zbiera nas, wykolejonych latawców. Przynajmniej we środę zawieszamy na kołku pijaństwo oraz grubą rozpustę i, celebrując bridge'a, po kilkunastu odświeżających robrach, czujemy się innymi ludźmi.

A ci inni ludzie czemuby nie mieli zagrać jeszcze jednego robra?

T. Pruszkowski.

Z KSIĄG BIBLIJNYCH SZYBOWNICTWA POLSKIEGO

Czyli jak Polichno ostatecznie na szybowisko dla centralnej Polski zostało obrane.

Onego czasu ze stolicy wielkiej wyruszył Szybownictwa Prorok [1]), a z nim Apostołów dwóch: a jeden biały i gruby, a drugi szczupły i czarny był [2]).

I przyszedłszy na dworzec i miejsce zająwszy we wnętrzu wozu parowego, w stronę Kielc wyruszyli, aby z gronem mędrców tamtejszych orzec, gdzie w czarnoksięskiej sztuce latania naród szkolić ma.

A wiedźmy, co na Łysej Górze sabaty po nocach sprawiają, zadrżały w sercach swoich, iże szybowniki latać tam będą, gdzie one igry z szatanem czyniły i przywoławszy ku pomocy siły piekielne, nim kur północy piać przestał, parowy wóz Proroka w otchłań rowu zepchnęły. I nim kur południa zapiał, dwakroć jeszcze na drodze Proroka i Apostołów przeszkody groźne stawiały.

Aż przybył Prorok i Apostoły na ziemię kielecką; a Wojewoda [3]) i Inspektor [4]), wyszedłszy z L. O. P. P.-u swego i do ognistego wozu wziąwszy ich, Góry im Stróżne pokazywali. A wiedźmy zajadłe na bezdroża i w rowy wciąż spychały ich.

Jeno kapitan Groźny [5]), co u swego boku niewiastę psalmy piszącą miał [6]), zemsty wiedźm unikając szczęśliwie na wozie ognistym do Kielc dalekich ze Stolicy dotarł.

Po pracy dnia całego spoczęli wszyscy w domu lekarza sławetnego. Tu poili ich i karmili ich. A kapitan Groźny u stołu siedzący, nożem jak mieczem władając, rzekł: „Wiele jadła różnorakiego spożywałem, ale tak doskonałego jako żywo nigdy". I prorok sam, ciało swe szczupłe strawą napychający, przytakiwał mu i Inspektor i cała rzesza...

A dnia niedzielnego, nim świt się obudził, na wozach ognistych w Oblęgóry pomknęli.

Chodziły mędrce od góry do góry, po błotach brodząc i ważył Prorok myśli wieszcze i Wojewoda, i Kapitan, i Inspektor i Apostoły ważyły, lecz nic nie postanowiwszy do Polichna ruszyli.

A gdy przybyli tam, zadrgały radością serca Apostołów obu, gdyż rok niespełna Apostoł Gruby uczniów swych sztuki latania uczył tu, a Czarny uczniem Grubego był. I weszły mędrce na górę, pewną, zaś Apostoły ujrzawszy kołek, co pod ogon szybowców wbijanym był, cześć należną oddali mu.

Aż wyszedł Prorok na szczyt góry owej i cała rzesza z nim a on zamknął oczy i długo ważył myśli w sercu swoim i potem, lewą nogę naprzód wystawiwszy, głosem wielkim zawołał: „Zaprawdę, zaprawdę powiadam Wam iże gwiazdy mówią mi, że takiego miejsca do nauki sztuk czarnoksięskich latania jako w Polichnie nie masz więcej tu. I czytam w gwiazdach, iż staje tu centro wielkie, jakiego oko nie widziało, ani ucho nie słyszało". A rzesza mędrców dała świadectwo prawdzie słów Proroka.

I radowały się serca Apostołów obu, a głównie radował się Apostoł Gruby, co zanim uczni swych przed rokiem przywiódł tu, gońcy na wszystkie strony świata porozsyłał, by, za gwiazdą przewodnią chodząc, miejsce do praktyk magicznych szukali.

Do Kielc powróciwszy, u stołu w domu lekarza mędrcy zasiedli i, jak każe Zakon, ducha winem przednim krzepili, a ciału na strawę ptaka dali, a potem długo obrady nad przyszłem centrum wiedli.

W. S.

---

1) inż. Grzeszczyk.
2) Oleński i Stępniewski.
3) dr. Kroebl.
4) p. Rościszewski.
5) kpt. Halewski.
6) p. Zasuszanka.

(Cykl „Turkusowa arena") *JULIUSZ BAYKOWSKI*

BURZA

Niby sprowokowany w knajpie bosman pijany,
Chmura się wściekła i wyrżnęła w twarz
Potężną mokrą pięścią: masz, masz, masz!
Kto kazał suchą głowę pchać w deszczowe ściany?

Samolot drży. Pilota ręka boli.
Rzuca na wszystkie strony. Znów. I znów.
W ustach się kręci wiązka brzydkich słów,
Jak roztańczony pływak u busoli...

Burza dokoła stójek mota wodne kłęby,
Przez skrzydła tors przegięła piękny łuk
W namiętny jęk motoru wchłania huk
I tuli się, błyskawic szczerząc złote zęby...

. . . .

Wiek!? Chwila!? Potem: jasno! Gdzie wzrok sięga,
Pól szachownica i kobierce łąk,
Chabrowe niebo, słońca złoty krąg
I tęczy wielka orderowa wstęga.

OD WYDAWNICTWA.

Stosownie do wyrażanego wielokrotnie życzenia Czytelników, aby pisma lotnicze ukazywały się w regularnych odstępach i określonych terminach, nastąpiło porozumienie między Lotem Polskim i Skrzydlatą, na mocy którego pisma te będą ukazywały się w odstępach dwutygodniowych: Skrzydlata na początku miesiąca, a Lot — w środku. Wskutek powyższego, wydajemy teraz numer podwójny. Następne r. b. będą w rozsprzedaży około 5-go, z wyjątkiem wrześniowego, który z powodu Challenge'u wyjdzie nieco później.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Zgromadzenie sprawozdawczo - wyborcze. W dniu 13 marca odbyło się zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze A. W. Ustępujący zarząd złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności ogólnej i finansowej. Poraz pierwszy oprócz sprawozdania finansowego sporządzony został bilans na dzień 1.I.32, który poniżej podajemy. Sprawozdanie ogólne zostało zamieszczone w treści poprzedniego numeru „Skrzydlatej", łącznie ze sprawozdaniami pozostałych klubów lotniczych.

Dyskusja potoczyła się około zagadnienia, czy wobec ciężkiej dla lotnictwa sportowego sytuacji należy szkolić nowych pilotów. W tej kwestji, oprócz zarządu, zabierali głos pp. Rychter, mjr. Dziama, Jagoszewski, Wysiekierski i in. Wkońcu przyjęto dezyderat do zarządu, aby kandydat do szkolenia wnosił opłaty pokrywające wydatki klubu lub też ekwiwalent w postaci pracy dla klubu, czy innych walorów.

Po sprawozdaniu komisji rewizyjnej, pracującej pod przewodnictwem p. radcy T. Uszyńskiego, udzielono zarządowi absolutorjum i przystąpiono do wyboru władz.

Komisja - matka zaproponowała na prezesa ponownie kpt. Halewskiego, który jednak wyboru nie przyjął wypowiadając się równocześnie za kandydaturą p. prezesa J. Rudowskiego. Wobec powyższego, prezesem został wybrany przez aklamację poseł Jan Rudowski. Do zarządu powołani zostali: kpt. T. Halewski, red. J. Osiński, inż. S. Prauss, S. Iwanowski, inż. P. Walewski, K. Jagoszewski i por. inż. R. Hirszbandt.

Na zastępców wybrano pp.: por. Latwisa, inż. Nowkuńskiego i K. Korsaka.

Do komisji rewizyjnej powołano pp.: mjr. T. Dziamę, sędziego M. Grabińskiego i St. Hiszpańskiego, a na zastępców pp.: inż. W. Berezę i Z. Wysiekierskiego.

Do sądu klubowego zaproszeni zostali: na członków pp.: prof. T. Pruszkowski, inż. S. Rogalski i adw. J. Dorożyński, zaś na zastępców — pp.: inż. S. Wigura i J. Widawski.

W uznaniu wielkich zasług ustępującego prezesa, kpt. T. Halewskiego, ogólne zgromadzenie nadało mu godność członka honorowego.

Zgromadzeniu przewodniczył prof. T. Pruszkowski w asyście pp.: inż. Zalewskiego i inż. Kączkowskiego. Sekretarzowała p. M. Lewandowska.

Nowy zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

Prezes — pos. Jan Rudowski, wiceprezesi — kpt. T. Halewski i J. Osiński, sekretarze — inż. P. Walewski i K. Jagoszewski, skarbnik — S. Iwanowski.

Na kierownika sekcji technicznej powołany został inż. S. Prauss, sekcji treningowej kpt. Halewski (zast. por. R. Hirszbandt), szybowcowej — W. Stępniewski (zast. M. Ciastuła), imprez — por. S. Latwis (zast. H. Henneberżanka).

Wiceprezes Halewski objął dział sportowy, zaś Osiński — administracyjny.

REGULAMIN WYPRAWY SEKCJI SZYBOWCOWEJ A. W.

§1) *Kierownictwo wyprawy i kompetencje kierownictwa.*

Zarząd Aeroklubu Warszawskiego mianuje: a) kierownika wyprawy, b) instruk-

BILANS AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 1932 R.

STAN CZYNNY	Zł. gr.	STAN BIERNY	Zł. gr.
1. Gotówką w kasie	678,50	1. Dostawcy	29.120,87
2. Rachunki w bankach	6.274,06	2. L. O. P. P. pożyczka	10.000,00
3. Tabor (płatowce i silniki)	159.192,00	3. Różni wierzyciele	665,23
4. Magazyn (surowce, części zamienne, narzędzia i sprzęt hangarowy, sprzęt pomocniczy)	42.932,00	4. Niezapłacone koszty okresu ubiegłego	40,00
5. Ruchomości	8.045,00	5. Majątek	188.143,75
6. Korty tenisowe	1.000,00		
7. Dłużnicy	9.848,29		
	227.969,85		227.969,85

Warszawa, 8.III.1932.

Skarbnik (—) *St. Iwanowski* PREZES w/z (—) *J. Osiński*

tora głównego (na wniosek kierownika wyprawy).

Kompetencje kierownika wyprawy i instruktora głównego:

a) Kierownik wyprawy kieruje pracami wyprawy, wyznacza kierowników pewnych działów pracy (gospodarza, kierownika technicznego i t. p.) określając ich obowiązki i zakres działania. Może równocześnie przelać na nich prawo stosowania pewnych, przysługujących mu sankcyj karnych;

b) instruktor główny: kieruje szkoleniem na wyprawie, wyznacza instruktorów poszczególnych grup i kieruje ich pracami, przyznaje kategorje pilotów szybowcowych.

§2) *Obowiązki członków wyprawy.*

Wszyscy członkowie wyprawy obowiązani są do wykonywania pracy w następujących zakresach: a) obsługi startowej, b) pomocy technicznej, c) prac gospodarczych i administracyjnych.

Kierownictwo wyprawy dysponuje całkowicie czasem członków na wyprawie, rozdzielając i wyznaczając pracę.

Wszyscy członkowie obowiązani są bezwzględnie stosować się do zleceń kierownictwa, porządku dnia i rozkładu zajęć.

Wszelkie polecenia kierownictwa winny być wykonywane natychmiast, bez względu na indywidualny sąd o nich.

§3) *Zachowanie się na starcie.*

Wszelkie zarządzenia instruktorów należy wykonywać ściśle i natychmiast. Dyskusja dozwolona jest po wykonaniu zlecenia. Wszystkich szkolących się i gości znajdujących się na starcie obowiązuje zachowanie poważnego i skupionego nastroju, szczególnie w momencie startu. Żarty lub hałaśliwe zachowanie się, przeszkadzające startującemu, są bezwzględnie wzbronione.

Szkolący się są obowiązani obserwować loty przez cały czas ich trwania.

Gości przebywających na starcie obowiązują przepisy niniejszego regulaminu, o czem winni ich poinformować członkowie szkolący się, wprowadzający gości.

Za gości niewprowadzonych odpowiada gospodarz wyprawy.

§ 4) *Sankcje karne.*

Kierownikowi wyprawy przysługują następujące sankcje karne:

a) obciążenie pracą dodatkową, b) kara pieniężna do 4 zł., c) zawieszenie w lataniu do 2 dni lotnych, d) przesunięcie do następnego terminu szkolenia (kara ta będzie stosowana w wypadkach wyraźnie złej woli ze strony szkolącego).

Instruktorowi głównemu i instruktorom poszczególnych grup przysługuje prawo zawieszenia w lotach do 2 dni lotnych.

§ 5) *Zażalenia i odwołania.*

Wszelkie zażalenia na postępowanie instruktorów i kierowników działów pracy i odwołanie się od ich kar należy zgłaszać do kierownika wyprawy.

Zażalenie na postępowanie kierownika wyprawy należy kierować do Zarządu A. W., zawiadamiając o tem kierownika wyprawy.

Warszawa, dn. 15.III 32.

Kierownik Sekcji Szybowcowej
(—) W. Stępniewski.

Prezes
w/z. (—) Halewski kpt.

AEROKLUB POZNAŃSKI

Ogólne zgromadzenie. W dniu 5 marca, o godz. 6.30 wieczorem, odbyło się doroczne ogólne zgromadzenie A. P. z następującym porządkiem dziennym:

1) zagajenie, 2) wybór przewodniczącego, 3) odczytanie porotokółu z ostatniego zebrania, 4) sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej, 5) udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi, 6) wnioski członków, 7) przyjęcie nowego statutu, 8) wybór władz Klubu, 9) wolne głosy i wnioski, 10) zakończenie.

Obecna ilość członków na zebraniu 46 osób.

Prezes A. P., p. inż. Zejfert, otwiera zebranie, w drugim terminie, wita obecnych członków, zaznaczając, że występuje jednocześnie jako delegat władz lotniczych w Warszawie.

Wobec złożenia mandatów przez Zarząd na ręce wiceprezesa, p. Święcickiego, prezes A. P., p. inż. Zejfert, również ustępuje.

Na przewodniczącego zebrania powołuje Zgromadzenie p. inż. Namysła, który zaprasza na ławników pp. Bidzińskiego i Malickiego, a na sekretarza p. Mikulskiego.

Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu złożył wiceprezes, p. R. Święcicki, zaś Komisji Rewizyjnej p. Stronczyński.

Walne Zgromadzenie przyjęło sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej, oraz udzieliło na wniosek przewodniczącego absolutorjum.

Wnioski członków A. P. po rozpatrzeniu przez Ogólne Zgromadzenie przekazane zostały nowemu Zarządowi do niezwłocznego załatwienia.

Wniosek p. Otomańskiego założenia w Klubie sekcji starych i zasłużonych pilotów i obserwatorów załatwiło Walne Zgromadzenie wybraniem Komisji, której poleciło opracowanie regulaminu i przedłożenie go na przyszłem zebraniu walnem.

Zmieniony został statut przez wprowadzenie na miejsce Komisji Rewizyjnej — Rady Nadzorczej. Pozatem wyłoniona została Komisja Statutowa celem przygotowania innych zmian statutu. Do Komisji powołani zostali pp. inż. Duszyński, Sztybel i Stronczyński.

Po 5-minutowej przerwie przystąpiło Walne Zgromadzenie do wyboru władz Klubu.

P. inż. Zejfert, w krótkiem przemówieniu, proponuje na prezesa p. pułk. emer. Jana Malczewskiego, co Walne Zgromadzenie przyjmuje przez aklamację. Do Zarządu weszli w charakterze wice-prezesów pp. Święcicki i inż. Duszyński, sekr. gen. — Stefan Pluciński, skarbnika — Kazimierz Rapp.

Do Rady Nadzorczej wybrani zostali pp.: na przewodniczącego — inż. Namysł, na członków kpt. dypl. pil. Mateusz Iżycki, Stanisław Stronczyński, Niemir Bidziński, Tadeusz Sztybel, Antoni Zielichowski i Wincenty Napierała.

Do Sądu klubowego: pp. kpt. emer. Stefan Korcz, inżynier Józef Wallis i Jan Maciukiewicz.

W wolnych wnioskach obniżono składki członkowskie, począwszy od marca b. r., dla wszystkich członków na 2.— zł. miesięcznie.

Walne Zgromadzenie mianowało p. inż. Zejferta członkiem honorowym A. P.

Za Sekretarjat A. P.
(—) **Mikulski.**

Poznań, 17.III.32.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

Loty. — W miesiącu lutym wykonano lotów 21 w czasie 4 godz. 10 min. W porównaniu z poprzedniemi miesiącami, daje się odczuć wielki spadek ilości lotów, spowodowany grubą warstwą śniegu na lotnisku.

Życie towarzyskie. — W każdą sobotę odbywają się w kasynie P. W. S. wieczory bridge'owe, organizowane przez Klub P. W. S.

Życie organizacyjne. — Organizacja oddziału w Brześciu n/B. postępuje szybko. — Otwarcie nastąpi w kwietniu b. r.

Zainteresowanie się Klubem na terenie Brześcia bardzo duże tak, że należy się liczyć z pomyślnym rozwojem Klubu. — W dniach najbliższych zostanie w Brześciu rozpoczęty kurs teoretyczny dla kandydatów na szkolenia.

Za Zarząd:
(—) **inż. Zbysław Ciołkosz**

Biała, 19.III.32.

AEROKLUB AKADEMICKI W GDAŃSKU

Nowe władze. Na ogólnem zgromadzeniu w dniu 19 lutego r. b. wybrane zostały nowe władze Klubu.

Zarząd: prezes — Heljodor Drygas, wiceprezes zewnętrzny — Stefan Praschill, wiceprezes wewnętrzny — Ziemowid Ratajski, sekretarz—Zdzisław Nowak, skarbnik — Gerhard Ranoszek, bibljotekarz i gospodarz — Adam Łabiszewski, kierownik sekcji szybowcowej — Lech Prusakiewicz.

Komisja rewizyjna: Stanisław Wichura, Wiktor Leja, Michał Siemianowski, Witold Czupryński, Herald Lange.

Za Zarząd
Wiceprezes: *(—) St. Wichura.*
Prezes: (—) *Z. Siedlecki.*

Gdańsk, 27. II. 32 r.

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.